

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung -öffentlich-	2
------------------------	---

Vorlagendokumente

TOP Ö 6 Abhilfe gegen Vermüllung des Schlossgartens hier: Antrag Nr. 033/2026 der SPD-Fraktion	
Beschlussvorlage 773/097/2026	4
Antrag der SPD-Fraktion Nr. 033/2026 773/097/2026	6
TOP Ö 8.1 Bearbeitungsstand Fraktionsanträge	
Mitteilung zur Kenntnis VI/303/2026	7
Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge zum UVPa am 13.10.2026 VI/303/2026	8
TOP Ö 8.2 Stadtentwicklungsprojekt "Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt" Hier: Vorstellung des fortgeschriebenen Rahmenplans und der Konzeptgrafiken	
Mitteilung zur Kenntnis 611/270/2026	10
TOP Ö 8.3 Zuschussverteilung an die Naturschutzverbände	
Mitteilung zur Kenntnis 31/318/2026	13
TOP Ö 8.4 Kündigung unseres Vertrags mit CONNECT Mobility GmbH (uRyde-Mitfahrgelegenheits-App)	
Mitteilung zur Kenntnis 31/319/2026	15
Kündigungsschreiben CONNECT Mobility GmbH -uRyde 31/319/2026	16
TOP Ö 8.5 Grundwasserstichtagsmessung	
Mitteilung zur Kenntnis 31/320/2026	17
Anlage GeoMaN_Flyer_STM_2026 31/320/2026	19
TOP Ö 9 2. Deckblatt zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 der Stadt Erlangen - Erlangen Arcaden -; hier: Billigungsbeschluss	
Beschlussvorlage 611/268/2026	21
TOP Ö 10 Zukunftsplan Fahrradstadt; hier: Radvorrangroute Büchenbach Süd-Burgberg - Fahrradstraße Häuslinger Straße	
Beschluss Stand:22.09.2026 613/361/2026	26
Anlage 1 - Übersichtsplan Radvorrangroute Büchenbach Süd - Burgberg 613/361/2026	30
Anlage 2 - Vorplanung Häuslinger Str_Fahrradstraße 613/361/2026	31
TOP Ö 11 Instandsetzung Entwässerung der südlichen Eltersdorfer Straße	
Beschlussvorlage 613/385/2026	33
Anlage 1a_BV 613-385-2026 613/385/2026	37
Anlage 1b_BV 613-385-2026 613/385/2026	38
TOP Ö 12 Anfrage: Parkraumbewirtschaftung - GRÜNE/GL-Fraktion	
Beschlussvorlage 613/398/2026	39
TOP Ö 13 Gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Maßnahmenprogramm	
Beschlussvorlage 613/397/2026	43
TOP Ö 14 RSV Erlangen-Herzogenaurach, hier: Vorplanung	
Beschlussvorlage 613/394/2026	49
TOP Ö 15 Konzeptionelle Weiterentwicklung des Lenkungsreis Klima-Aufbruch	
Beschluss Stand: 24.09.2026 31/316/2026	56

Einladung

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77, Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

4. Sitzung • Dienstag, 13.10.2026 • 16:00 Uhr • Ratssaal, Rathaus

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:15 Uhr

Werkausschuss EB77:

- 5. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
- 6. Abhilfe gegen Vermüllung des Schlossgartens; 773/097/2026
hier: Antrag Nr. 033/2026 der SPD-Fraktion
- 7. Anfragen Werkausschuss EB77

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:

- 8. Mitteilungen zur Kenntnis
- 8.1. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/303/2026
- 8.2. Stadtentwicklungsprojekt "Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt" 611/270/2026
hier: Vorstellung des fortgeschriebenen Rahmenplans und der
Konzeptgrafiken
- 8.3. Zuschussverteilung an die Naturschutzverbände 31/318/2026
- 8.4. Kündigung unseres Vertrags mit CONNECT Mobility GmbH 31/319/2026
(uRyde-Mitfahrgelegenheits-App)

8.5. Grundwasserstichtagsmessung 31/320/2026

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

- | | | |
|-----|---|--------------|
| 9. | 2. Deckblatt zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 der Stadt Erlangen - Erlangen Arcaden -; hier: Billigungsbeschluss | 611/268/2026 |
| 10. | Zukunftsplan Fahrradstadt; hier: Radvorrangroute Büchenbach Süd-Burgberg - Fahrradstraße Häuslinger Straße | 613/361/2026 |
| 11. | Instandsetzung Entwässerung der südlichen Eltersdorfer Straße | 613/385/2026 |
| 12. | Anfrage: Parkraumbewirtschaftung - GRÜNE/GL-Fraktion | 613/398/2026 |
| 13. | Gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Maßnahmenprogramm | 613/397/2026 |
| 14. | RSV Erlangen-Herzogenaurach, hier: Vorplanung | 613/394/2026 |
| 15. | Konzeptionelle Weiterentwicklung des Lenkungsreis Klima-Aufbruch | 31/316/2026 |
| 16. | Anfragen | |

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 6. Oktober 2026

STADT ERLANGEN

gez. Jörg Volleth
Oberbürgermeister

Falls Tagesordnungspunkte dieser Sitzung aus Zeitgründen auf den nächsten Termin verschoben werden müssen, bitten wir Sie, die entsprechenden Unterlagen aufzubewahren und erneut mitzubringen.

Die Sitzungsunterlagen können auch unter www.ratsinfo.erlangen.de abgerufen werden.

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VII//EB77

Verantwortliche/r:
Kintopp, Christoph

Vorlagennummer:
773/097/2026

Abhilfe gegen Vermüllung des Schlossgartens hier: Antrag Nr. 033/2026 der SPD vom 19.05.2026

Beratungsfolge	Termin	Ö/N Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die genannten Punkte, unter Beachtung der Haushaltskonsolidierung, umzusetzen.
3. Der Antrag Nr. 033/2026 der SPD-Stadtratsfraktion ist damit abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Vermüllung des Schlossgartens, vor allem an den Wochenenden, wird reduziert.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die Aufstellung von Großraummüllbehältern wäre im Schlossgarten nur unter erschwerten Bedingungen möglich. Durch die Rollen der Behälter wird die wassergebundene Wegedecke beschädigt. Weiterhin wird die Leerung durch die Deckschicht mit Odenwälder Felsenkies erschwert. Diese Entsorgungsmöglichkeit generiert hohe Mehrkosten, während die Nutzung für die Abfallbeseitigung fraglich ist. Im Schlossgarten ist seit Jahren zu beobachten, dass insgesamt ausreichend Abfallbehälter vorhanden sind, aber nur ein kleiner Teil davon genutzt wird. Eben diese sind bei gutem Wetter und an den Wochenenden überfüllt. An den betroffenen Stellen sind keine Stellflächen für Großraumbehälter möglich.

Anstelle von Großraumbehältern sollen daher zusätzliche Reinigungsintervalle vorgesehen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Anfang Juni wurde eine externe Firma beauftragt, die Abfallbehälter im Schlossgarten samstags und sonntags, bis morgens um acht Uhr, zu leeren. Die Müllansammlungen rund um die Abfallbehälter, vor allem durch viele „to go-Verpackungen“, werden somit reduziert.

Die Finanzierung erfolgt über Einnahmen aus dem Einwegkunststofffonds.

Es wird geprüft, ob die Leerung der Abfallbehälter an der Hauptachse des Schlossgartens, zwischen Universitätsstraße und Wasserturmstraße in den nächsten Jahren am Wochenende zusätzlich von der Abteilung Abfallwirtschaft und Straßenreinigung übernommen werden kann.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☐

*ja, positiv**

☐

*ja, negativ**

☒

nein

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Haushaltsmittel

☒

werden nicht benötigt

☐

sind vorhanden auf IvP-Nr.

bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk

☐

sind nicht vorhanden

Anlage: Antrag Nr. 033/2026 der SPD vom 19.05.2026

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

SPD-Stadtratsfraktion Erlangen • Rathausplatz 1 • 91052 Erlangen

Oberbürgermeister Jörg Volleth
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO

Eingang: **19.05.2026**
Antragsnr.: **033/2026**
Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat: **VIII / EB77**
mit Referat:

19. Mai 2026

Antrag: Abhilfe gegen Vermüllung des Schlossgartens

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Mülleimer im Schlossgarten fassen besonders am Wochenende die Mengen an Müll nicht mehr, die durch den Verzehr von To-go-Essen und -Getränken anfallen. Die erhebliche Vermüllung beeinträchtigt besonders am Wochenende nicht nur den Anblick. Die Zivilgesellschaft wertet diese Situation als Versagen der Stadtführung und Politik und diskutiert das öffentlich z. B. in den sozialen Netzwerken.

In Zeiten sehr knapper Kassen ist eine Lösung sicherlich nicht einfach, dennoch hält die SPD-Fraktion es für notwendig, von Seiten des EB 77 darauf zu reagieren.

Daher beantragt die SPD-Fraktion:

Die Verwaltung entwickelt geeignete Maßnahmen zur Abhilfe gegen diese Situation. Eine Möglichkeit besteht z. B. darin, probeweise und befristet für die Sommermonate Großraummüllbehälter (Fassung 1000 l) im Eingangsbereich des Schlossgartens (z. B. am Eingang Universitätsstrasse aufzustellen und gut sichtbare Ausschilderungen für diese Entsorgungsmöglichkeit anzubringen.

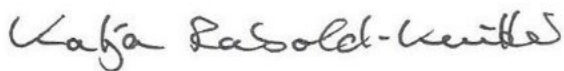
Mit freundlichen Grüßen

Dr. Philipp Dees
Fraktionsvorsitzender

Dr. Andreas Richter
Sprecher für Umwelt und Klimaschutz

Dr. Wolfgang Leyk
Stadtrat Innenstadt

Barbara Pfister
Betreuungsstadträtin für die Innenstadt



f.d.R. Katja Rabold-Knitter
Geschäftsführerin der SPD-Fraktion

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:

Verantwortliche/r:

Referat für Planen und Bauen

Vorlagennummer:

VI/303/2026

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich des UVPA auf. Sie enthält Informationen der Amtsbereiche, für die der UVPA der zuständige Fachausschuss ist. Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Anlagen: Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPA 13.10.2026

Referat I / EB 77

Keine offenen Fraktionsanträge

Referat II / Amt 23

Keine offenen Fraktionsanträge

Referat VI und Amt 61

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
050/2026	16.06.2026	SPD	Antrag: Eltersdorf Regnitzweg: Schlechte Sicht verbessern	VI/61	Am 22.09.2026 abgesetzt. In Bearbeitung Erneute Befassung nach Einbringung in den Ortsbeirat Eltersdorf
055/2026	16.06.2026	SPD	Berichts Antrag für den UVPA: Falschparken, insbesondere an Schulen	VI/61	In Bearbeitung Abstimmung mit ZV KVÜ erforderlich
074/2026	21.07.2026	SPD	Antrag: Entwicklung von Gewerbeflächen	VI/61	In Bearbeitung im Nachgang der STEK-Kommunalklausur am 02.10.26
085/2026	30.07.2026	SBR Alterlangen	Antrag: Einrichtung einer Schulstraße in der Hedenusstraße	VI/61	In Bearbeitung
093/2026	08.09.2026	SPD	Antrag: Schuhstraße	VI/61	In Bearbeitung

Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPa 13.10.2026

Referat VII / Amt 31

Antrag Nr.	Datum	Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
042/2026	09.06.2026	SPD	Antrag: Artenschutzmaßnahmen bei städtischen Töchtern	Amt 31	In Bearbeitung
054/2026	16.06.2026	SPD	Antrag: Wässerwiesen erhalten und ausweiten – Biodiversität und Landwirtschaft stärken	Amt 31	In Bearbeitung
065/2026	08.07.2026	Grüne Liste	Antrag: Strategie für Kreislaufwirtschaft	Amt 31	In Bearbeitung
071/2026	14.07.2026	Grüne Liste	Antrag: Zeitplan zur Maßnahmenumsetzung für den Klima-Aufbruch	Amt 31	In Bearbeitung

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
611/270/2026

Stadtentwicklungsprojekt "Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt" Hier: Vorstellung des fortgeschriebenen Rahmenplans und der Konzeptgrafiken

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Stadtrat	29.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen Arbeitskreis Regnitzstadt

Bisherige Behandlung in den Gremien (auszugsweise)	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Städtebaulicher Wettbewerb Entwicklung Großparkplatz (PET/030/2019)	UVPA	25.06.2019	Ö	Beschluss	Angenommen mit Änderungen
Städtebauliche Entwicklung Großparkplatz – Beauftragung städtebaulicher Rahmenplan (PET/016/2021)	Stadtrat	22.07.2021	Ö	Beschluss	Angenommen mit Änderungen
Stadtentwicklungsprojekt „Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt“ Hier: Projektdefinition (611/161/2023)	Stadtrat	16.09.2023	Ö	Beschluss	Angenommen mit Änderungen
Stadtentwicklungsprojekt „Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt“ Hier: Vorentwurf Rahmenplan (611/166/2023)	UVPA	25.07.2023	Ö	MzK	Zur Kenntnis genommen
Stadtentwicklungsprojekt „Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt“ Hier: Zustimmung Rahmenplan (611/194/2024/1)	Stadtrat	27.06.2024	Ö	Beschluss	Mehrheitlich angenommen
Stadtentwicklungsprojekt „Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt“ Hier: Zustimmung zur Anzahl und Verortung des ruhenden Verkehrs – Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Fahrradverkehr (611/218/2024)	UVPA	04.02.2025	N	Beschluss	Einstimmig angenommen
Stadtentwicklungsprojekt „Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt“ Hier: Vorstellung Projektstatusblatt (611/267/2026)	UVPA	14.07.2026	N	MzK	Zur Kenntnis genommen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Im Jahr 2024 wurde der vom Büro „scheuven + wachen plus“ erstellte Rahmenplan vom Stadtrat beschlossen (611/194/2024/1). In der Zwischenzeit wurden im Rahmen der Weiterentwicklung und Vertiefung der Planung diverse orientierende Untersuchungen, Gutachten und Konzepte erarbeitet, die zu Änderungen und Anpassungen des Rahmenplans führen.

Vor diesem Hintergrund wurden der Rahmenplan und die zugehörigen Konzeptgrafiken von Amt 61 entsprechend den neuen Erkenntnissen und dem aktuellen Planungsstand fortgeschrieben. Neben diversen kleineren, punktuellen Anpassungen erfolgten auch wesentliche Änderungen, die im Folgenden erläutert werden.

Nord-Süd-Verbindung

Auf Anregung aus dem Stadtrat/UVPA wurde eine Nord-Süd-Verbindung für MIV durch die Regnitzstadt aufgenommen. Diese erstreckt sich parallel zur Autobahn BAB A73 am westlichen Rand des Quartiers. Die Nord-Süd-Verbindung steht in der Septembersitzung des UVPA auf der Tagesordnung (BV 613/388/2026).

Neustrukturierung Verkehrsfläche Friedrich-List-Straße und Münchener Straße

Die Untersuchungen des Mobilitätskonzeptes „Arcaden – Regnitzstadt“ haben ergeben, dass ein geringfügiger Verschwenk gegenüber dem Bestand der Friedrich-List-Straße erforderlich ist, damit die Busse von der Friedrich-List-Straße in die Mobilitätsdrehscheibe einfahren können. Durch den Verschwenk ist der ursprünglich vorgesehene Skatepark südlich der Friedrich-List-Straße aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht mehr umsetzbar. Ebenso fallen an dieser Stelle Kiss+Ride sowie Fernbus- und Taxihaltstellen weg. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurden diese Nutzungen an anderer Stelle ausgeglichen.

Ein Umbau der bestehenden Friedrich-List-Straße ist allerdings sowieso aufgrund des Trogbauwerks der StUB erforderlich.

Auch im Bereich der Münchener Straße auf Höhe des westlichen Parkhauses wurde der Straßenraum konkretisiert. Der Straßenraum nimmt gegenüber dem Rahmenplan von 2024 mehr Fläche ein und ist um einen Kreuzungspunkt, der die Ein- und Ausfahrt des westlichen Parkhauses inkludiert, erweitert worden.

Rad- und Fußverkehrskonzept

Auf Grundlage des Mobilitätskonzeptes „Arcaden – Regnitzstadt“ wurden die vorgesehenen Rad- und Fußverkehrsverbindungen im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Buskonzept geprüft und überarbeitet. Für die Mobilitätsdrehscheibe sind hinsichtlich der Rad- und Fußverbindungen noch vertiefende Untersuchungen erforderlich. Die Aufenthaltsfunktion des Platzes konzentriert sich künftig auf die nördliche Hälfte, d.h. nördlich der StUB-Trasse, da mit einer hohen Frequenz an ein- und ausfahrenden Bussen zu rechnen ist.

Die Fußverkehrsverbindung im Bereich der Unterführung „Innere Brucker Straße“ wird als barrierefrei dargestellt und soll entsprechend ausgebildet werden.

Dachnutzung der Parkhäuser

Die Machbarkeitsstudie „Dimensionierung Parkieranlagen“ hat ergeben, dass die ursprünglich auf dem westlichen Parkhausdach vorgesehene Dachnutzung mit Aufenthalt (Sport- und Spiel- / Freizeitflächen) aufgrund der hohen und damit kostenintensiven Brandschutzanforderungen besser auf dem Dach des östlichen Parkhauses verortet wäre. Dementsprechend wurden die Nutzungen getauscht. Das westliche Parkhausdach wird für Dachbegrünung und PV-Anlagen genutzt.

Städtebauliche Struktur

Zur Einhaltung der erforderlichen Abstandsflächen zwischen den Gebäuden im nördlichen Teil der Regnitzstadt wurde eine Verschattungsstudie erstellt, auf deren Grundlage die Gebäudekubaturen geringfügig anzupassen waren. In einzelnen Bereichen wurden Geschossigkeiten sowie Gebäudekanten verändert. Im Ergebnis bedeutet das einen Verlust von ca. 260 m² Bruttogeschossfläche. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind durch die Anpassung sichergestellt.

Aufgrund des bestehenden Regenüberlaufbeckens und der dazugehörigen Erschließung musste die nördliche Gebäudekante des nordwestlichsten Blocks um 3 m nach Süden eingekürzt werden.

Städtebauliche Struktur südlich der Münchener Straße („Produktive Räume“)

Aktuell werden Möglichkeiten für den Bau und Betrieb einer gewerblichen Nutzung in Form sogen. „Produktiver Räume“ von der Stadtverwaltung sondiert. Ziel ist es, eine geeignete Eigentums- und Betriebsstruktur zu finden und die damit verbundenen Erfordernisse in eine städtebauliche Struktur zu überführen. Dies wird im Weiteren konkretisiert und entsprechend erfährt die städtebauliche Struktur in diesem Bereich ggf. noch Anpassungen.

Grünstruktur

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie „leitungsgebundene Erschließung“ wurde das Grünkonzept mit neu geplanten und bestehenden Bäumen überarbeitet.

Anlagen:

- Anlage 1: Rahmenplan
- Anlage 2: Konzeptgrafik Nutzungskonzept
- Anlage 3: Konzeptgrafik Klima
- Anlage 4: Konzeptgrafik Fußverkehr
- Anlage 5: Konzeptgrafik Radverkehr
- Anlage 6: Konzeptgrafik MIV
- Anlage 7: Konzeptgrafik öffentliche Fokusräume
- Anlage 8: Konzeptgrafik ÖPNV
- Anlage 9: Einbindungsplan

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VII/31-2

Verantwortliche/r:
Amt für Umweltschutz und Energiefragen

Vorlagennummer:
31/318/2026

Zuschussverteilung an die Naturschutzverbände

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

- I. Für die Bezuschussung der vier Erlanger Naturschutzverbände steht im Kalenderjahr 2026 ein Betrag in Höhe 67.100 EURO zur Verfügung.

Aufgrund der vorläufigen Haushaltsführung der Stadt Erlangen im Jahr 2026 wurde die Unabweisbarkeit der beantragten Mittel kritisch geprüft.

Im Jahr 2025 wurden folgende Zuschüsse gewährt:

BN	21.216,50 EURO
NUH	12.500 EURO
NGE	12.167 EURO
LBV	21.216,50 EURO
insgesamt	67.100 EURO

Für das Jahr 2026 wurden folgende Zuschüsse beantragt:

	beantragter Zuschuss	gewährter Zuschuss	Steigerung gegenüber 2025
BN	26.000 EURO	21.230,50 EURO	- 740 EURO
NUH	15.000 EURO	15.000 EURO	+ 1.900 EURO
NGE	9.639 EURO	9.639 EURO	- 2.528 EURO
LBV	28.000 EURO	21.230,50 EURO	- 740 EURO

Die Basis bzw. der Ursprung für die Gewährung der Zuschüsse ist die Unterstützung der Unteren Naturschutzbehörde bei der Förderung des Verständnisses der Bedeutung von Natur und Landschaft im Sinne von § 2 Abs. 6 BNatSchG sowie die Bewirtschaftung von Grundstücken im Sinne der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VII/31

Verantwortliche/r:
Amt für Umweltschutz und Energiefragen

Vorlagennummer:
31/319/2026

Kündigung unseres Vertrags mit CONNECT Mobility GmbH (uRyde-Mitfahrgelegenheits-App)

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

Amt 61

I. Kenntnisnahme

Der ab 1.1.2027 beitragspflichtige Lizenz-Vertrag mit der Connect Mobility GmbH zur betrieblichen Nutzung der Mobilitäts-App uRyde wurde fristgemäß zum 1.1.2027 gekündigt, sodass dieser nicht automatisch verlängert wird und Lizenzkosten verursacht.

II. Sachbericht

Connect Mobility GmbH ist ein auf New Mobility Lösungen spezialisiertes Start-up Unternehmen. Es kombiniert in deren Mobilitäts-APP **uRyde** Navigations- und Ride-Sharing-Funktionen, um die Verkehrsauslastung auf deutschen Straßen zu optimieren. Interessierte Unternehmen können uRyde-Nutzerlizenzen für ihre Mitarbeitenden entgeltlich erwerben.

Das Vertragsverhältnis mit Connect Mobility GmbH (uRyde) besteht seit 30.09./ 03.10.2021. Aufgrund der anhaltend sehr geringen Nutzung der uRyde-App durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung und der trotz entsprechender Marketingmaßnahmen in den vergangenen 20 Monaten ausgebliebenen Steigerung der Nutzungszahlen, sind die ab Januar 2027 anfallenden Lizenzkosten für eine Verlängerung des Vertrags nicht zu rechtfertigen.

Demzufolge hat die Verwaltung gemäß Beschluss 31/274/2025 reagiert und den oben genannten Vertrag zum 1. Januar 2027 fristgerecht gekündigt.

Anlage

Kündigungsschreiben CONNECT Mobility GmbH -uRyde

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang



Stadt Erlangen
Dienststelle
Amt für Umweltschutz und Energiefragen

Stadt Erlangen | 91051 Erlangen

Connect Mobility GmbH
Zollhof 7
90443 Nürnberg

Kopie per E-Mail:
billing@uryde.de ; Johannes@uryde.de

Kontakt
Ignacio Ugarte
Schuhstr. 40
91052 Erlangen
Telefon: 09131 86-3447
ignacio.ugarte@stadt.erlangen.de
www.erlangen.de

Datum
14. Sep. 2026

Unser Zeichen/Schreiben
VII/31/IU-BI009

Ihr Zeichen/Schreiben
Ihre Kunden Nr. 10008

Kündigung des Vertrags vom 05.08.2021 (Vertrag-Nummer: 2021-08_4) inklusive dazugehörige Ergänzungsvereinbarung(en), zwischen der Stadt Erlangen, Referat für Umwelt und Klimaschutz, Werner-von-Siemens-Str. 61, 91052 Erlangen und Connect Mobility GmbH, Erlangfeld 34, 91056 Erlangen, zur Überlassung und Nutzung von Lizenzen für die Carpooling Software „uRyde“

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Erlangen hat sich dazu entschieden, den obengenannten Vertrag fristgerecht gemäß § 8 Absatz spätestens zum 01.01.2027 zu kündigen.

Die Stadt nutzt die uRyde Applikation seit Okt 2021. Ziel war es, eine regionale Plattform für die Vermittlung von regelmäßigen Pendlerfahrten innerhalb der Metropolregion anzubieten, um damit die Anzahl an Fahrten mit dem Kfz innerhalb der Region zu reduzieren.

Gemäß den vorliegenden Statistiken ist die Anzahl der von unseren Mitarbeitern tatsächlich realisierten Fahrten seit Vertragsbeginn trotz zahlreicher Werbemaßnahmen konstant auf einem sehr niedrigen Niveau geblieben.

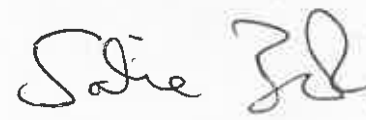
Die äußerst geringe Nutzungsrate der überlassenen Lizenzen rechtfertigt, auch angesichts der aktuellen Haushaltslage der Stadt, eine kostenpflichtige Vertragsverlängerung nicht.

Bitte bestätigen Sie den fristgerechten Eingang dieses Kündigungsschreibens.

Wir bedanken uns herzlich für die gute Zusammenarbeit und wünschen Ihnen weiterhin viel Erfolg!

Mit freundlichen Grüßen


i.A.
Ignacio Ugarte


Sabine Bock

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VII/31

Verantwortliche/r:
Amt für Umweltschutz und Energiefragen

Vorlagennummer:
31/320/2026

Grundwasserstichtagsmessung

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Große Grundwasser-Stichtagsmessung in der Region Nürnberg-Erlangen-Fürth-Schwabach

Die Technische Universität München (TUM) und die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) erfassen gemeinsam mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU), dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und den vier Stadtkommunen die aktuelle Grundwassersituation in der Region.

Dabei sollen insbesondere folgende Fragen beantwortet werden: Wie tief steht das Grundwasser? Wie warm ist es? Und wie unterscheiden sich die Verhältnisse innerhalb der Region? Die einwöchige Messkampagne findet vom 19. bis 23. Oktober 2026 statt. In diesem Zeitraum werden an mehr als 1.000 Grundwassermessstellen und Brunnen der Stand und die Temperatur des Grundwassers gemessen. Es ist eine einzigartige Momentaufnahme der regionalen Grundwassersituation. Die gewonnenen Messdaten bilden zugleich eine wichtige Grundlage für das prinzipielle Systemverständnis von Grundwasser und Untergrundtemperatur im Großraum Nürnberg-Erlangen-Fürth-Schwabach.

Die Ergebnisse sollen weit über die Messkampagne hinaus genutzt werden. So können beispielsweise Bauvorhaben konstruktiver geplant, die Entnahme von Grundwasser durch Brunnen nachhaltiger gesteuert und gleichzeitig das Grundwasser selbst besser geschützt werden. In der kommunalen Wärmeplanung und bei der Beurteilung, ob Grundwasser und Untergrund zum Heizen, Kühlen oder Speichern von Wärme genutzt werden können, sind die Ergebnisse der Stichtagsmessung essenziell. Damit Städte und Behörden die Erkenntnisse künftig einfacher für Planungs- und Genehmigungsverfahren nutzen können, werden die erfassten Daten digital zusammengeführt und intelligent aufbereitet.

Unterstützung aus der Region

Eine wichtige Rolle spielen die vier beteiligten Städte sowie das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg. Sie stellen vorhandene Daten zu Messstellen und Grundwasser bereit. Außerdem bringen sie ihre Ortskenntnis und fachliche Erfahrung ein und helfen bei der Organisation und Durchführung der Arbeiten. In Nürnberg knüpft die Messkampagne an das langjährige kommunale Grundwassermonitoring an. Die gemeinsame Stichtagsmessung erweitert diesen Blick über die Stadtgrenzen hinaus auf den Großraum Nürnberg-Erlangen-Fürth-Schwabach.

Das Amt für Umweltschutz und Energiefragen ist seit Beginn des Projektes im intensiven Austausch mit der TUM, damit eine breite Datenbasis erstellt werden konnte. Hierbei wurden Grundwasserdaten, die über Jahre hinweg gesammelt wurden, zur Verfügung gestellt. Dadurch konnte das Messstellennetz des LfU erweitert und angepasst werden, was die Aussagekraft der Ergebnisse erhöht und deren Nutzen erweitert. Auch an der Stichtagsmessung im Stadtgebiet Erlangen werden sich Mitarbeiter*innen des Amtes für Umweltschutz und Energiefragen aktiv beteiligen.

Unterstützung durch Eigentümer und Betreiber

Ein Teil der Messstellen und Brunnen befindet sich auf privaten, landwirtschaftlich oder gewerblich genutzten Grundstücken. Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Betreiber können die Messkampagne unterstützen, indem sie den Messteams den Zugang zu den Messstellen ermöglichen.

Das Messpersonal führt ein offizielles Begleitschreiben mit sich. Angaben zu Eigentümerinnen und Eigentümern oder Betreibern werden vertraulich behandelt und nicht veröffentlicht.

Das Forschungsprojekt GeoMaN

Die Messkampagne ist Teil des Forschungsprojekts GeoMaN (Schaffung von Grundlagendaten und Konzepten für das Geologische Untergrund-Management in der „Metropolregion Nürnberg“) der Technischen Universität München und der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. Das Projekt wird vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz finanziert und vom Bayerischen Landesamt für Umwelt, Geologischer Dienst, begleitet.

Weitere Informationen zum Forschungsprojekt GeoMaN:

<https://www.cee.ed.tum.de/hydro/projects/geothermal-energy-group/geoman>

Anlagen: Flyer GeoMaN Stichtagsmessung 2026

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang



Das Forschungsprojekt GeoMaN (2024–2027) erfasst erstmals flächendeckend die hydrogeologischen Verhältnisse im Großraum Nürnberg–Erlangen–Fürth–Schwabach.

Grundwasserstände und -temperaturen an über tausend Messstellen. Ergänzend erfasst das LfU Daten an mehreren hundert ausgewählten Oberflächengewässerpegeln.

Aus den Messungen entstehen detailliertere Grundwasserkarten und ein genaues Bild der Grundwassertemperaturen in der Region.

Sie sind wichtige Grundlagen für Bauvorhaben, die Nutzung von Grundwasser und Erdwärme, die Bearbeitung von Altlasten und für Genehmigungsverfahren.

Zugleich stärken die Daten das langfristige Grundwassermonitoring der Städte und Behörden.

TU München, Lehrstuhl für Hydrogeologie
Partner: FAU Erlangen–Nürnberg

Bayerisches Landesamt für Umwelt

Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz

HAUPT-
KAMPAGNE
KW 43

19.-24.
Oktober
2026

Bei Rückfragen zur Messkampagne:

TU MÜNCHEN · KOORDINATION MESSUNG

Dr. Aleksandra Kiecak

Koordination Stichtagsmessung

TU MÜNCHEN · PROJEKTMANAGEMENT

Dr. Lilian Chavez-Kus

lilian.chavez-kus@tum.de

TU MÜNCHEN · PROJEKTLEITUNG

Dr. Kai Zosseder

Kai.Zosseder@tum.de

FORSCHUNGSPARTNER · FAU ERLANGEN-NÜRNBERG

Dr. David Bertermann

david.bertermann@fau.de

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT

Dr. Timo Spörlein

Projekttitel



Schaffung von Grundlagendaten und Konzepten für das **Geologische Untergrund-Management** im Großraum Nürnberg–Erlangen–Fürth–Schwabach

TUM & FAU



Hauptprojektpartner



Stadt
Erlangen



NÜRNBERG



Stadt
Fürth



STADT SCHWABACH

Die Goldschlägerstadt.



Bayerisches Landesamt
für Umwelt

Bayerisches Staatsministerium für
Umwelt und Verbraucherschutz



HAUPT-
KAMPAGNE
KW 43

19.-24.
Oktober
2026

Vereinzelte auch Termine
davor und danach

Grundwasser- Stichtagsmessung 2026



grundwasser

**Wir erfassen das
Grundwasser im
Großraum Nürnberg–Erlangen–
Fürth–Schwabach**

Gleichzeitige Erfassung von Grundwasserständen und -temperaturen an über tausend Messpunkten im Raum Nürnberg

Wir erfassen das Grundwasser der Region



Die Hydrogeologen der TU München, FAU Erlangen und des LfU erfassen mit Unterstützung der Städte Nürnberg, Erlangen, Fürth und Schwabach die Grundwasserverhältnisse im Großraum Nürnberg – sozusagen das unsichtbare Nass unter unseren Füßen.

Ein Hydrogeologe misst den Grundwasserstand mit einem Lichtlot – einem Maßband mit Sensor, das beim Eintauchen ins Grundwasser ein Signal gibt (Foto: Eigene Aufnahme).

Was wir messen

Grundwasserstände, -temperaturen und ausgewählte Oberflächengewässerpegel. Wir dokumentieren auch Bestand und Zugänglichkeit aller Messstellen.

Warum gleichzeitig?

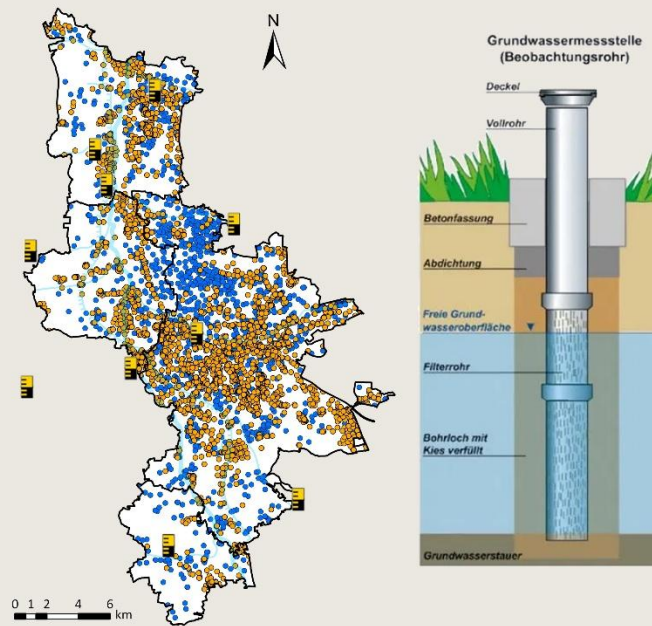
Nur wenn hunderte Messungen gleichzeitig stattfinden, entsteht ein verlässliches Gesamtbild des Grundwasserhaushalts im gesamten Großraum.

Die Messdaten werden zu hydrogeologischen Karten verarbeitet. Dabei werden Punkte gleicher Grundwasserhöhe miteinander verbunden – ähnlich wie Höhenlinien auf einer Wanderkarte.

Hydrogeologische Karten helfen bei diesen Fragen:

- ☛ Wo und in welcher Tiefe ist Grundwasser? **wichtig für Brunnenbauer**
- ☛ Geothermie-Potenziale für Wärmeplanung? **wichtig für Kommunen**
- ☛ Wie geschützt sind die Grundwasservorkommen? **wichtig bei Planungsverfahren**

PROJEKTGEBIET – MESSPUNKTE



Lage der Messpunkte · Metropolregion Nürnberg

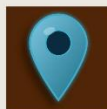
● Brunnen

● GW-Messstellen

■ Oberflächengewässer



Grundwasserstand An jeder Messstelle wird der aktuelle Wasserstand erfasst – der Abstand von der Geländeoberfläche bis zum Grundwasser.



Lage, Zustand und Zugänglichkeit jeder Messstelle werden dokumentiert – **personenbezogene Angaben** bleiben **vertraulich** und werden nicht veröffentlicht.



Grundwassertemperatur Die Temperatur des Grundwassers zeigt thermische Veränderungen im Untergrund und ist Grundlage für die Geothermieplanung.

An wen richtet sich dieser Flyer?



An Eigentümer und Betreiber – privat, landwirtschaftlich oder gewerblich –, auf deren Grundstücken sich Grundwassermessstellen oder Brunnen befinden. Und an alle, die unserem Messpersonal während der Messwoche begegnen: an Straßen, in Wäldern, an ausgewählten Gewässern sowie auf öffentlichen Flächen im gesamten Großraum



Bitte um Unterstützung



Wir bitten freundlich darum, unserem Messpersonal den Zutritt zu Grundstücken und Messstellen zu ermöglichen und – soweit möglich – Fahrgenehmigungen zu gewähren.

Das Messpersonal ist im Auftrag des **Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU)** tätig und führt ein offizielles Begleitschreiben mit sich.

Die Messdaten helfen Städten und Behörden bei zukünftigen Entscheidungen zum Umgang mit Wasser und Wärme.

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
Ref. VI /61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
611/268/2026

2. Deckblatt zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 der Stadt Erlangen - Erlangen Arcaden -; hier: Billigungsbeschluss

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung
Frühzeitige Beteiligung der Behörden

Bisherige Behandlung in den Gremien	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Aufstellungsbeschluss	UVPA	24.06.2025	Ö	Beschluss	einstimmig

I. Antrag

Der Entwurf des 2. Deckblattes zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 der Stadt Erlangen – Erlangen Arcaden – in der Fassung vom 13.10.2026 – mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) zu veröffentlichen (siehe Anlagen 1 und 2).

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ist durchzuführen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Die Erlangen Arcaden besitzen einen hohen Stellenwert als Einkaufsort für die Bürger*innen der Stadt sowie aus dem Umland. Sie sind ein wichtiger Baustein für den Einzelhandelsstandort der Erlanger Innenstadt. Die Stadt und der Betreiber der Erlangen Arcaden, die Hamburger ECE, sind daher bestrebt, den Einkaufsstandort langfristig zu sichern.

Aufgrund des stetigen Wandels im Einzelhandel sind kontinuierliche Anpassungen an die aktuellen Einzelhandelsentwicklungen nötig. Nur so kann das Einkaufszentrum der Arcaden attraktiv bleiben und Leerstände vermieden werden. So sind auch Anpassungen in Bezug auf die Nutzungen des Einkaufszentrums und damit auch Änderungen im Bebauungsplan erforderlich.

Das Einkaufszentrum Erlangen Arcaden wird seit 2007 betrieben. Während der rechtsverbindliche

vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 383 von 2006 eine maximale Gesamtverkaufsfläche von 19.500 m² und Hauptsortimentsfestsetzungen vorsieht, legt die 1. Änderung des Durchführungsvertrags von 2017 eine zulässige Gesamtverkaufsfläche von 21.500 m² sowie eine angepasste Verteilung von Haupt- und untergeordneten Sortimenten fest.

Diese Vorgabe der Gesamtverkaufsfläche von 21.500 m² bildet die Grundlage des aktuellen Aufstellungsbeschlusses und wird mit dem 2. Deckblatt zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 planungsrechtlich verbindlich übernommen. Somit wird die Abweichung zwischen Bebauungsplan und Durchführungsvertrag behoben und eine kongruente, rechtsverbindliche und vollzugsfähige Grundlage geschaffen.

Die zunächst angestrebte Flexibilisierung in zwei Hauptsortimenten werden nicht mehr weiterverfolgt, so dass diese in Bezug auf die 2017 beschlossenen Obergrenzen der Einzelsortimente (1. Änderung des Durchführungsvertrags) unverändert beibehalten werden.

Die Ausdifferenzierung dieser maximalen Verkaufsfläche der Einzelsortimente soll künftig nur im Durchführungsvertrag geregelt werden, so dass im 2. Deckblatt nicht mehr die Höchstgrenzen von Einzelsortimenten, sondern nur noch die Gesamtverkaufsfläche festgesetzt werden.

Zusätzlich möchte die ECE in geringem Umfang ergänzende Nutzungen in den Bereichen Freizeit / Kultur und Gesundheitsdienstleistungen etablieren, um in den Arcaden eine weitere Diversifizierung des Einkaufserlebnisses anbieten zu können.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst das Vorhabengebiet des Sonstigen Sondergebiets (SO) Einkaufszentrum der bestehenden Erlangen Arcaden mit den Grundstücken der Fl.-Nrn. 1020, 1022, 1022/2, 1022/3, 1022/8 und 1027 (Gemarkung Erlangen) sowie im Bereich der Auskragung des Einkaufszentrums ab dem 1.OG Teilbereiche der Fl.Nrn. 1013, 1020/9, 1020/10, 1022/10, 1022/11, 1022/12, 1022/13 und 996/4 (Gemarkung Erlangen). Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von 1,81 ha. Der Geltungsbereich ist in Anlage 3 dargestellt.

c) Planungsrechtliche Grundlage

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) von 2003 ist das Plangebiet als Sonderbaufläche für Einzelhandel mit Parkhaus dargestellt. Das 2. Deckblatt zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 steht der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Aufstellung des 2. Deckblatts zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 der Stadt Erlangen – Erlangen Arcaden –. Mit diesem 2. Deckblatt soll der Bebauungsplan Nr. 383 – Güterbahnhofstraße – im Bereich des Einkaufszentrums geändert werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Verfahren

Aufstellung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrates hat am 24.06.2025 beschlossen, für das Vorhabengebiet des Sonstigen Sondergebietes (SO) Einkaufszentrum den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 – Güterbahnhofstraße – durch das 2. Deckblatt nach den Vorschriften des BauGB zu ändern.

Die Aufstellung erfolgt als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB.

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB hat in der Form stattgefunden, dass vom 02.03.2026 bis einschließlich 13.03.2026 Möglichkeit zur Information und zur Stellungnahme gegeben wurde. Es haben etwa 2 Personen die Informationsmöglichkeit im Amt für Stadtplanung und Mobilität wahrgenommen.

Es sind keine Äußerungen aus der Öffentlichkeit eingegangen.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB hat in der Zeit vom 02.03.2026 bis einschließlich 13.03.2026 stattgefunden. Die vorgebrachten Äußerungen haben zu keiner Änderung der Planung geführt.

b) Städtebauliche Ziele

Das Einkaufszentrum der Erlangen Arcaden soll langfristig attraktiv bleiben, damit die Erlanger Innenstadt als zentraler Einkaufsstandort weiterhin gestärkt wird und Leerstände möglichst vermieden werden können. Die Arcaden wirken sich als wichtiger Anziehungspunkt auf die Besucherfrequenz in der Innenstadt aus und tragen zur Attraktivität der Geschäfte in der Innenstadt wesentlich bei. Aufgrund des ständigen Wandels im Einzelhandel sind Anpassungen in den Arcaden erforderlich, die über die Festsetzungen des vorhandenen vorhabenbezogenen Bebauungsplans bzw. über die Regelungen des Durchführungsvertrags hinausgehen.

Im Rahmen der Planung wurde zunächst das Ziel verfolgt, die bisher in der 1. Änderung des Durchführungsvertrags von 2017 festgelegten Verkaufsflächenobergrenzen für die Hauptsortimente Hartwaren und Gesundheit zu erhöhen und die diesen zugeordnete untergeordneten Sortimente differenzierter zu steuern. Dieses Planungsziel wurde im weiteren Verfahrensverlauf aufgrund der Vermietungsentwicklung sowie der aktuellen Marktsituation nicht weiterverfolgt. Die in der 1. Änderung des Durchführungsvertrags festgelegten Verkaufsflächenobergrenzen werden daher unverändert in die 2. Änderung des Durchführungsvertrags übernommen. Diese veränderte Zielsetzung des laufenden Bebauungsplanverfahrens wurde mit der Regierung von Mittelfranken als Höhere Landesplanungsbehörde abgestimmt.

Darüber hinaus sollen in geringem Umfang ergänzende Nutzungen in den Bereichen Freizeit / Kultur (z. B. Indoorspiele, Fitness) und Gesundheitsdienstleistungen (z.B. Ärzte, Physiotherapie, medizinische Fußpflege) zugelassen werden. Sie dienen der funktionalen Erweiterung des Nutzungsspektrums, sollen die Standortattraktivität steigern und das Einkaufserlebnis verbessern. Diese zusätzlichen Nutzungen werden auf insgesamt max. 1.500 m² beschränkt, dies entspricht ca. 7 % der Gesamtverkaufsfläche des Einkaufszentrums.

Eine Änderung der Gesamtverkaufsfläche des Einkaufszentrums ist nicht vorgesehen. Es werden lediglich interne Umstrukturierungen bzw. Flexibilisierungen ermöglicht. Bauliche Änderungen an der äußeren Kubatur des bestehenden Einkaufszentrum Erlangen Arcaden finden nicht statt, ebenso keine verkehrlichen Änderungen. Die Öffnungszeiten des Parkdecks sowie die Waren-Anlieferungszeiten bleiben ebenso unverändert.

Mit der Anwendung des § 12 Abs. 3a BauGB ist es möglich, dass die Verkaufsobergrenzen der Sortimente nur im Durchführungsvertrag geregelt werden. Damit sind ggf. erforderliche spätere Änderungen hinsichtlich der Sortimente im Durchführungsvertrag möglich, ohne dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan geändert werden muss. Eine Änderung der Gesamtverkaufsfläche des Einkaufszentrums ist auch weiterhin nur durch ein Bauleitplanverfahren möglich.

Entsprechend dem 2015 beschlossenen Vergnügungsstättenkonzept der Stadt Erlangen werden im vorliegenden 2. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 383 auch diesbezügliche Festsetzungen aufgenommen:

Im überwiegenden, westlichen Teil des Einkaufszentrums sind Vergnügungsstätten nicht zulässig. Nur der östliche Teilbereich des Sondergebiets „Einkaufszentrum“ Arcaden liegt laut Vergnügungsstättenkonzept im Toleranzgebiet für Vergnügungsstätten. Nach diesen Vorgaben sollen - aufgrund einer konkreten Anfrage für eine kommerzielle Freizeitgestaltung in untergeordneter Größe - im direkten Umfeld des Toleranzgebietes Vergnügungsstätten ermöglicht, aber zugleich eine städtebaulich verträgliche Steuerung gewährleistet werden. Die Zulässigkeit solcher Vergnügungsstätten wird daher auf das Ober- und das Untergeschoss im östlichen Teilbereich beschränkt, um Konflikte mit publikumsorientierten Funktionen im Erdgeschoss oder negative Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des Einkaufszentrums zu vermeiden.

Der Nachfrage an Vergnügungsstätten muss in der Stadt ein substanzieller Raum eingeräumt werden. Entsprechend dem Vergnügungsstättenkonzepts haben diese in Erlangen als Teil der Metropolregion eine „Daseinsberechtigung“, tragen zur Angebotsvielfalt bei und fügen sich in die vorhandene Kerngebietstypik der Innenstadt ein, sodass es nicht zu einem Komplettausschluss solcher Nutzungen kommt. Ziel ist die städtebauliche Vereinbarkeit der Vergnügungsstätten mit dem Umfeld mit möglichst geringer Beeinträchtigung.

c) Umweltprüfung

Da die Aufstellung des Deckblatts als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB erfolgt, entfällt die Umweltprüfung.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☐ ja, positiv*
- ☐ ja, negativ*
- ☒ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
- ☐ nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Mit dem Bebauungsplanverfahren werden keine negativen Umwelt- und Klimaauswirkungen verursacht.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:

Folgekosten €
Korrespondierende Einnahmen €
Weitere Ressourcen

bei Sachkonto:
bei Sachkonto:

Haushaltsmittel

- ☒ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen: Anlage 1: 2.Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 383 im Entwurf
Anlage 2: Begründung Entwurf zum 2.Deckblatt des Bebauungsplans Nr. 383
Anlage 3: Übersichtslageplan mit Geltungsbereich
Anlage 4: Stand des Bauleitplanverfahrens

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/361/2026

Zukunftsplan Fahrradstadt; hier: Radvorrangroute Büchenbach Süd-Burgberg - Fahrradstraße Häuslinger Straße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	abgesetzt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Beschluss	abgesetzt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, Amt 20 (nur z.K.)

Stadtteilbeirat Büchenbach zur Info

I. Antrag

Die Fahrradstraße Häuslinger Straße wird gemäß Planung umgesetzt.

Die aktualisierten Leitlinien zur Gestaltung von Fahrradstraßen werden angewendet.

Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2027 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Plannetz Radverkehr 2030 ist die Häuslinger Straße als Radschnellverbindung bzw. Radvorrangroute kategorisiert (vgl. 613/305/2024). Eine Radvorrangroute kann mittels einer Fahrradstraße umgesetzt werden. Dies wurde daher im Zukunftsplan Fahrradstadt als zu prüfende Möglichkeit aufgenommen (vgl. OBM/002/2021). Im Bestand wird der Radverkehr auf zwei Möglichkeiten in der Häuslinger Straße geführt. Innerorts darf der Radverkehr die Fahrbahn sowie durch das Zusatzzeichen Radverkehr frei ab Hausnummer 39 den südlichen Gehweg in Schrittgeschwindigkeit in beide Richtungen benutzen. Außerorts darf der Radverkehr die Fahrbahn und ebenso den Gehweg durch das Zusatzzeichen Radverkehr frei in Schrittgeschwindigkeit in beide Richtungen benutzen.

Sowohl innerorts als auch außerorts ist die Führung des Radverkehrs nicht richtlinienkonform. Innerorts ist bei angeordneter Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die Fahrbahn zu benutzen. Außerorts ist die Fahrbahnführung bei der vorhandenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und der geringen nutzbaren Fahrbahnbreite von etwa 4,50 m sowie die erlaubte Mitbenutzung des Gehweges in beide Richtungen in Schrittgeschwindigkeit bei einer Gehwegbreite von 2,00 m als nicht richtlinienkonform einzuordnen. Dementsprechend besitzt die Häuslinger Straße keine angemessene Radverkehrsanlage.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Der Ausbaustandard einer Radvorrangroute ist im Bereich Häuslinger Straße nur über eine Fahrradstraße zu erreichen. Ein eigenständiger Zweirichtungsradweg, der einer Breite von 3,00 m plus Sicherheitsräume benötigt, ist aufgrund der Flächenverhältnisse nicht umsetzbar. Eine Fahrradstraße stellt dahingehend eine zielführende Maßnahme mit sehr gutem Nutzen-Kosten-Verhältnis dar.

Neben der hohen Netzbedeutung, besitzt die Häuslinger Straße bereits im Bestand eine hohe Radverkehrsichte. So stellt der Radverkehr 53,1 % am täglichen Verkehrsaufkommen im Vergleich zum MIV dar (Verkehrszählung vom 27.05.2025). Zusätzlich ist die Netzbedeutung für den MIV als nachrangig einzustufen. Mit dem Adenauerring existiert eine vielfach leistungsfähigere und schnellere Anbindung für den Durchgangsverkehr. Auch für die Naherschließung ist die Zuwegung durch Mönaustraße, Kernbergstraße und Adenauerring angemessen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Fahrradstraße Häuslinger Straße wird zwischen Mönaustraße im Osten und Adenauerring im Westen eingerichtet. Hier sind jeweils Anschlüsse an das weiterführende Radverkehrsnetz vorhanden. In der Folge wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Erlaubnis, den Gehweg mitzubenutzen, wird entfernt. Um die richtlinienkonforme Fahrbahnbreite innerorts von 4,60 m für den Fahrverkehr sicherzustellen, wird das StVO-konforme Fahrbahnrandparken von Kfz umgenutzt. Dies ist notwendig, um nicht nur den Begegnungsfall Fahrrad-Kfz konfliktfrei zu ermöglichen, sondern auch, um Konflikte mit parkenden Kfz zu unterbinden. Eine Erhebung hat ergeben, dass dies verträglich ist. So wurde eine Auslastung der Parkmöglichkeiten in der Häuslinger Straße zwischen 55 % und 73 % festgestellt. Bei Umsetzung der Fahrradstraße genügen damit meistens die vorhandenen Parkbuchten. Zusätzlich konnten zum einen auf privaten Flächen und zum anderen in den direkt angrenzenden Straßenzügen in zumutbarer fußläufiger Entfernung (u.a. Heidackerstraße, Straßberg, Flachsweg) ausreichend vorhandene öffentliche Parkmöglichkeiten festgestellt werden.

Im Bereich ohne Beleuchtung erhält die Fahrbahn eine Straßenbegrenzungsmarkierung, um die Sicht für den Radverkehr zu verbessern. Etwa 120 m vor der Kreuzung mit dem Adenauerring wird eine Ausleitung installiert, um in der Folge den direkten Anschluss an die Unterführung Richtung Häusling zu erhalten. Durch die Anordnung einer Fahrradstraße gilt dann die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Die Benutzung der Fahrradstraße ist für Anlieger sowie landwirtschaftlichen Verkehr frei. Um nicht zulässigen Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden, wird auf Höhe der Querungshilfe am Dresselweg ein Modalfilter mittels Poller eingesetzt. Die Anschlüsse an die südlich gelegenen landwirtschaftlichen Flächen sowie Tierkoppeln sind weiterhin vorhanden und anfahrbar. Die Fuß- und Radwege aus den nördlichen Baugebieten werden dann direkt an die Fahrradstraße herangeführt und verbessern damit den verkehrssicheren Anschluss für die beiden Verkehrsarten erheblich, da auch das Queren der Fahrbahn durch geringere Geschwindigkeiten und weniger Kfz-Verkehr für zu Fuß Gehende einfacher wird. Sollte festgestellt werden, dass die getroffenen Maßnahmen nicht ausreichen, um den Durchgangsverkehr aus der Fahrradstraße herauszuhalten, kann mit einem weiteren Modalfilter im westlichen Abschnitt nachgesteuert werden.

Die Häuslinger Straße ist alters- und nutzungsbedingt in einem schlechten Zustand. Die Fahrbahnränder sind zum Aufbringen einer Markierung nicht geeignet. Die Bankette der Fahrbahn sind für den Radverkehr unzureichend ausgebaut. Die dringend notwendige Instandsetzung ist erst nach Abschluss der Baumaßnahmen des gepl. Baugebiet BP 413 sinnvoll. Auf Grund der vorhandenen Schäden, insbesondere im Bereich der Straßenränder werden die Randmarkierungen von den eigentlichen Rändern abgesetzt und die Fahrradstraße zunächst mit einer reduzierten Breite markiert.

In diesem Zusammenhang wird auch die fehlende Straßenbeleuchtung im Abschnitt Dresselweg bis Adenauerring hingewiesen. Die Herstellung einer für diese Verkehrssituation sinnvollen Beleuchtung ist ebenfalls erst mit der grundlegenden Instandsetzung dieses Straßenabschnittes nach Abschluss der

Bauarbeiten im geplanten Baugebiet BP 413 realisierbar.

Bei der Umsetzung der Fahrradstraße Häuslinger Straße werden die aktualisierten Leitlinien zur Gestaltung von Fahrradstraßen angewendet. Dies bedeutet Kosten für die Herstellung von etwa 60.000 € (Markierungsarbeiten). Eine Umsetzung ist nur bei vorhandenen finanziellen Ressourcen möglich. Eine Förderung z. B. über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes (Fördersatz bis zu 75 %) wird angestrebt. Die Voraussetzungen des Art. 69 GO für eine zwingend notwendige Maßnahme liegen damit zwar nicht vor; aufgrund der verkehrlichen Bedeutung und der angestrebten Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur – insbesondere in Zusammenhang mit den Entwicklungen der Baugebiete 411, 412 und 413 – wird die Maßnahme jedoch als dringlich eingestuft.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☒ ja, positiv*, Förderung des Radverkehrs und indirekt des Fußverkehrs. Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptstraßen und damit weniger Durchgangsverkehr in Nebenstraßen.
- ☐ ja, negativ*,
- ☐ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
- ☐ nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	60.000 €	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
- ☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
- bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- ☒ sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 – Übersichtsplan Radvorrangroute Büchenbach Süd-Burgberg

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 22.09.2026

Protokollvermerk:

Dieser Tagesordnungspunkt wird von der Verwaltung zurückgezogen.

Stimmen

Linhart
Vorsitzende/r

Hirche
Schriftführer/in

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 22.09.2026

Protokollvermerk:

Dieser Tagesordnungspunkt wird von der Verwaltung zurückgezogen.

Stimmen

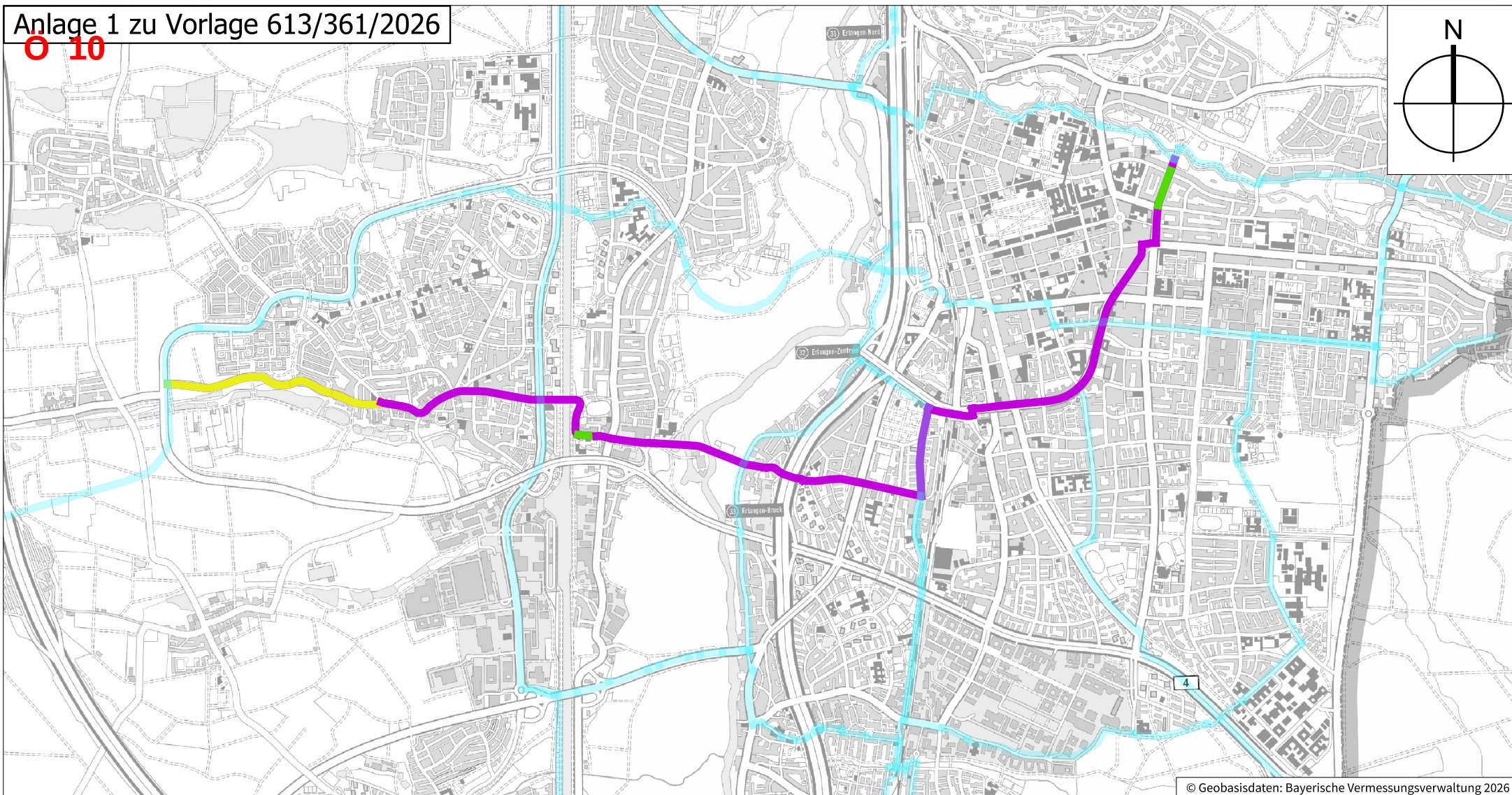
Linhart
Vorsitzende/r

Hirche
Schriftführer/in

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



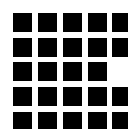
© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2026

Die Gesamtlänge der Radvorrangroute (RVR) beträgt etwa 7 km, wovon 315 m (0,05 %) den Ausbaustandard einer RVR besitzen.

Der Anteil der Fahrradstraße Häuslinger Straße entspricht ca. 1,3 km. Das bedeutet, dass durch diesen Abschnitt bereits 19 % der RVR hergestellt werden.

Legende

- Abschnitt Fahrradstraße Häuslinger Straße
- Weiterer Trassenverlauf RVR 3
- Ausbaustandard RVR erfüllt
- Netz RSV/RVR



Amt für Stadtplanung und Mobilität

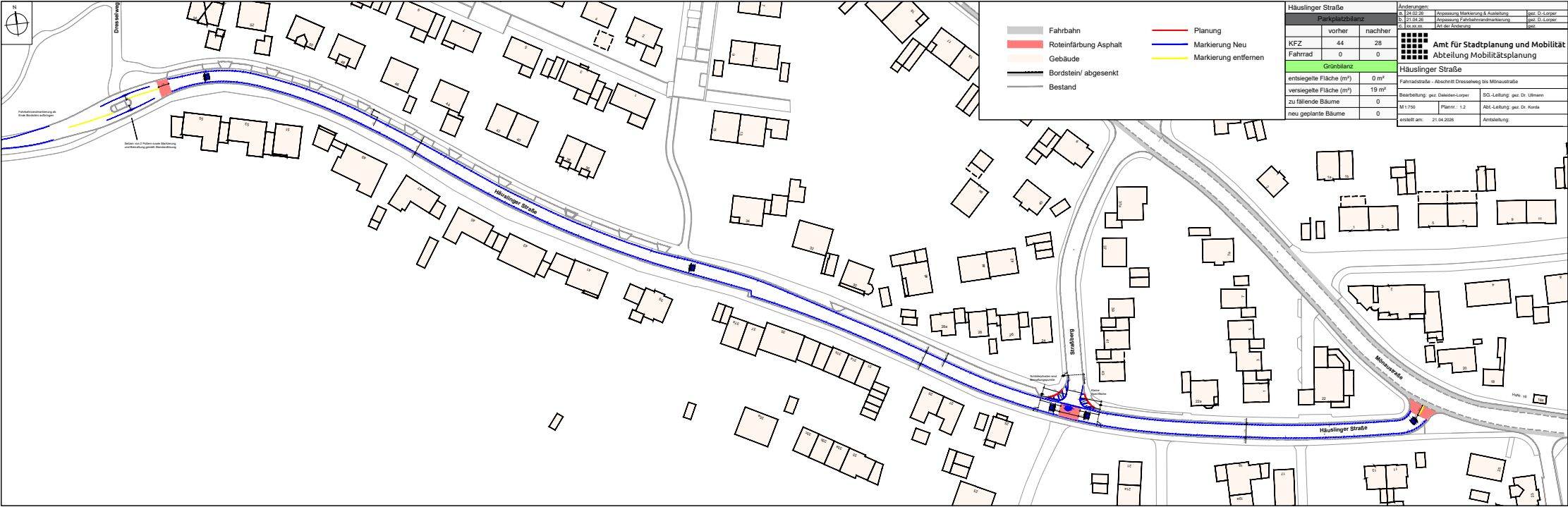
Radvorrangroute 3 (RVR 3) Büchenbach Süd - Burgberg

Anteil Fahrradstraße Häuslinger Straße

Maßstab: 1:30.000 (in A4)

Gezeichnet: 613

Erstellt am: 13.02.2026





Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/385/2026

Instandsetzung Entwässerung der südlichen Eltersdorfer Straße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 66, Amt 20 (nur z.K.)
Ortsbeirat Eltersdorf zur Info

I. Antrag

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Mit der vorliegenden Planung (Anlage 1) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen Planungsschritte durchzuführen.
3. Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2027 wurden bei Referat II zum Haushalt angemeldet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Auf der südlichen Eltersdorfer Straße (zwischen südlichem Ortseingang bis Hausnummer 41b – kurz vor der Tucherstraße) wird erstmals eine geordnete Straßenentwässerung auf der östlichen Fahrbahnseite hergestellt. Bislang existiert dort keine regelgerechte Entwässerung; das anfallende Oberflächenwasser wird provisorisch über in den Asphalt eingefräste Querrinnen mit lose aufliegenden Abdeckgittern in die entlang der Straße liegenden unbefestigten Flächen/Grünflächen und ohne weitere Behandlung abgeleitet. Die Abdeckgitter sind nicht dauerhaft befestigt und stellen durch Verrutschen oder Herauslösen eine erhebliche Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (siehe Unfall) sowie für Anwohnende dar. Diese Art der Straßenabwasserbehandlung ist an dieser Stelle nicht zulässig und muss dringend geordnet und vorschriftsmäßig ausgebaut werden um Personen-, Umwelt- und Sachschäden zu vermeiden. Die dringend notwendige Instandsetzung und Herstellung einer geordneten Straßenentwässerung wird genutzt, um die aktuell prekäre und stark verbesserungswürdige Verkehrsführung für den Fuß- und Radverkehr entlang des genannten Abschnitts neu zu gestalten.

Eine Förderung der Maßnahme über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes (Fördersatz bis zu 75%) wird angestrebt. Die grundsätzliche Förderfähigkeit der Maßnahme wurde von der Regierung bereits bestätigt. Die Förderung umfasst jedoch ausschließlich die Kosten für die Radverkehrsinfrastruktur; die Kosten für die Entwässerungsanlagen und den Gehweg sind über dieses Programm nicht förderfähig.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Der Ortsteil Eltersdorf verfügt bislang kaum über Radinfrastruktur sowie kein zusammenhängendes Radwegenetz. Insbesondere die Nord-Süd-Verbindung entlang der Eltersdorfer Straße stellt eine gravierende Netzlücke im Radverkehr dar. Der oben beschriebene südliche Abschnitt ist im Plannetz Radverkehr des VEP als „alternative Radschnellverbindung“ klassifiziert. Die zum Zeitpunkt der Klassifizierung favorisierte Radschnellwegverbindung westlich des Waldstücks würde jedoch einen erheblichen Eingriff in den Waldbestand bedeuten. Der Eltersdorfer Straße kommt daher künftig eine deutlich höhere Bedeutung für den Radverkehr zu; sie ist mindestens als städtische Hauptroute einzuordnen. Aktuell befindet sich im südlichen Abschnitt auf der Westseite ein Gehweg, der in beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben ist. Dieser variiert in seiner Breite von 1,70 m (nördlich der Mendelstraße bis 3,10 m (südlich der Mendelstraße). Diese Führung ist für beide Verkehrsarten weder richtlinienkonform noch sicher. Zudem sind Zweirichtungsradwege deutlich konfliktträchtiger als Einrichtungsführungen und sollten daher grundsätzlich vermieden werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die mehr oder weniger vorhandene Straßenentwässerung wird durch eine richtlinienkonforme neu geplante Straßenentwässerung ersetzt. Art und Umfang werden im Rahmen der nächsten Planungsphase ausgearbeitet und nach Abschluss der Entwurfsplanung dem zuständigen Ausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt. Hierbei werden regelmäßig auch Entwässerungskonzepte im Zusammenhang mit dem Schwammstadtprinzip untersucht und geprüft. Sofern die Bodenverhältnisse, Topografie, Kosten und Wartungsaufwand es zulassen, wird die Umsetzung einer nachhaltigen Entwässerung präferiert.

Im Zuge der Instandsetzung der Entwässerung wird gleichzeitig die beschriebene Situation für den Radverkehr deutlich verbessert. Hier sieht die Planung vor, den aus Süden kommenden Radverkehr unmittelbar vor der Straße Ytterbium (Zufahrt zur Firma Rehau) über eine Querungshilfe auf die östliche Fahrbahnseite und somit richtungsgetreu zu führen. Die hier bereits existierende Querungshilfe wird im Zuge der Maßnahmen verlängert. Aktuell befindet sich dieser Streckenabschnitt noch in der Zuständigkeit des Staatlichen Bauamts Nürnberg. Im Laufe dieses Jahres ist jedoch durch den Umbau des südlich gelegenen Autobahnanschlusses eine Knotenpunktteilung mit anschließender Flächenumschreibung vorgesehen. Mit deren Abschluss wird der Abschnitt von einer Staatsstraße zu einer Kreisstraße umgestuft.

Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr Richtung Norden auf einem 2,50 m breiten Radfahrstreifen geführt. Die Baken, die bislang den Gehweg zwischen Ytterbium und Holzschuherring zur Fahrbahn abgrenzten, werden durch ein Hochbord ersetzt. Durch die Anpassung des Einmündungstrichters zum Holzschuherring kann der Gehweg geradlinig bis an die Eltersdorfer Straße geführt werden, wodurch sich Asphaltflächen entsiegeln lassen.

Der Radfahrstreifen wird bis zur Mendelstraße geführt und geht unmittelbar nach der Fußgänger-schutzanlage (FuLSA) in einen 2,00 m breiten Schutzstreifen über. Der parallel verlaufende Gehweg Richtung Norden wird auf 2,30 m verbreitert. Unmittelbar vor der Tankstelle (auf Höhe der Hausnummer 45) muss der Gehweg aufgrund der Grundstücksverhältnisse auf 1,90 m verschmälert werden. Nördlich der Tankstelle wird der Schutzstreifen schließlich ausgeleitet und der Radverkehr fährt aufgrund der Platzverhältnisse im Mischverkehr weiter. An dieser Stelle endet auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr. Der Gehweg auf der östlichen Seite wird noch bis zum Ende der Baumaßnahme auf Höhe der Hausnummer 41b in Stand gesetzt. Im weiteren Verlauf der Eltersdorfer Straße Richtung Norden (bis nördlich des Egidienplatzes) wird künftig Tempo 30 als mittelfristige Maßnahme im Rahmen der Verkehrsberuhigung Eltersdorf angeordnet werden.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☒ ja, positiv*, da Förderung des Fuß - und Radverkehrs und kleinräumige Entsiegelung
☒ ja, negativ*, da Versiegelung durch Verbreiterung des Gehwegs bzw. Neuschaffung eines Radverkehrsangebots
☐ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
☒ nein*, da eine vorschriftsmäßige und sichere Straßenabwasserbehandlung eine Pflichtaufgabe des Straßenbaulastträgers darstellt und zusätzlich unzureichendes Radverkehrsangebot Richtung Norden sowie mangelhafter und nicht verkehrssicherer Zustand der Fußverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als Pflichtaufgabe nicht mehr gewährleistet sind.

*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	1,4 Mio. €	bei IPNr.: 541.436
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☒ sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1a_BV 613-385-2026

Anlage 1b_BV 613-385-2026

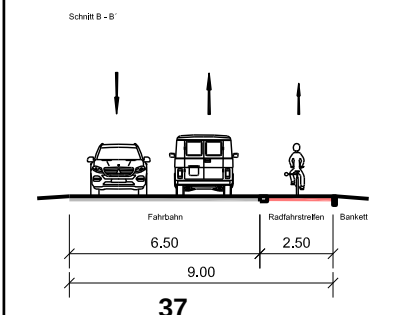
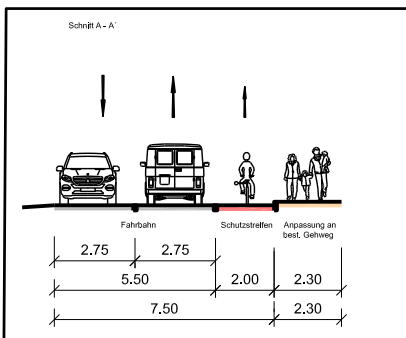
III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

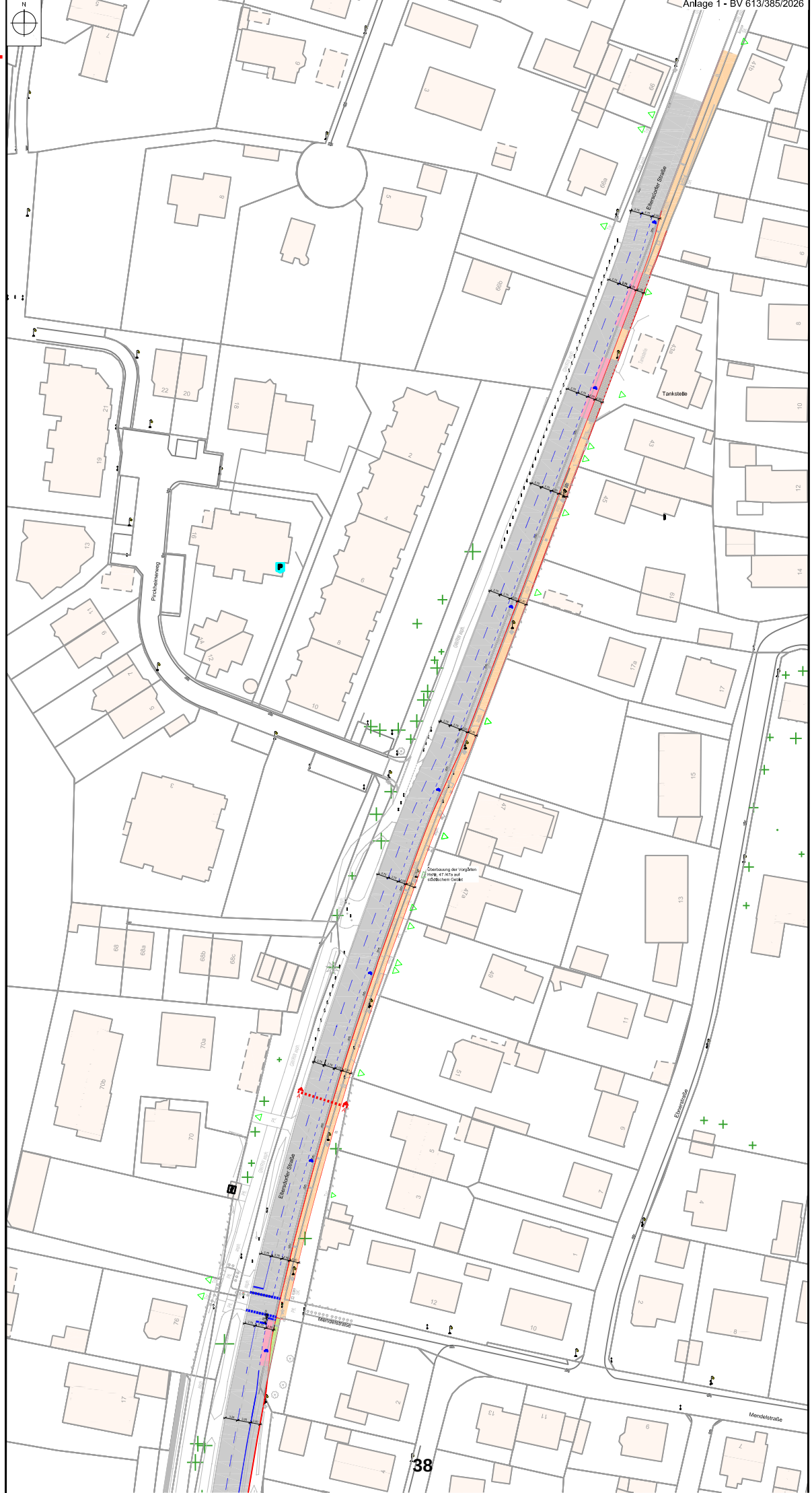
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



- Bestand
- Planung
- Markierung Neu
- Roteinfärbung Asphalt (Radweg)
- Gehweg
- Flächenaufbereitung Schwerlastverkehr
- Asphaltfläche entsiegeln, Bankett / Grünfläche herstellen
- Baken entfernen
- Markierung entfernen

Änderungen:			
D. 12.09.20	Schutzstreifen durchgängig 2,00m	ger. F304012	
D. 06.09.20	SGL Querprofil verfest	ger. F304012	
D. 12.09.20	Art der Abgrenzung	ger.	
			
Amt für Stadtplanung und Mobilität Abteilung Mobilitätsplanung			
Eidersdorfer Straße			
Planung Radweg / Radschutzstreifen			
Bearbeitung: 613.2		SG-Lösung: ges. Ullmann	
M 15500	Planm.: 1b	Abt.-Lösung: ges. Korte	
erstellt am: 11.02.2026			
		Anmerkungen: ges. Lohse	



Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/398/2026

Anfrage: Parkraumbewirtschaftung - GRÜNE/GL-Fraktion

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Haushalt 2025 - Haushaltskonsolidierungskonzept	II/039/2025, Anlage 2, VI/66, Lfd. Nr. 48	30.04.2025 StR	Beschlussvorlage	Mehrfachbeschlüsse
Ergebnisse Pilotprojekt Parkraumkonzept Bohlenplatz und weiteres Vorgehen bei der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt	613/383/2026	16.06.2026 UVPA / UVPB	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Parkraumbewirtschaftung von Bewohnerparkgebiet 7	614/107/2026/1	16.06.2026 UVPA / UVPB	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen

I. Antrag

- Der Bericht der Stadtverwaltung wird zur Kenntnis genommen.
- Die Anfrage der GRÜNE/GL-Fraktion ist abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Anfrage der GRÜNE/GL-Fraktion (siehe Anlage 1) wird vor dem Hintergrund des Pilotprojekts „Parkraumkonzept Bohlenplatz“ nach einer möglichen Ausweitung der Bewirtschaftung auf weitere Gebiete gefragt. Dabei werden auch mögliche Mehreinnahmen durch eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Rahmen der Haushaltskonsolidierung ins Spiel gebracht.

Zur Beantwortung der gestellten Fragen sind hierbei drei unterschiedliche Maßnahmen und Beschlüsse zu unterscheiden, die hinsichtlich Strategie und Finanzen unterschiedliche Zielsetzungen haben:

- Pilotprojekt „Parkraumkonzept Bohlenplatz“ (BV 613/383/2026), basierend auf den

Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan Erlangen (VEP) 2030

- Bewirtschaftung der Parkplätze in der Innenstadt – Haushaltskonsolidierungsbeschluss vom 30.04.2025 (BV II39/2025, Anlage 2, VI/66, Lfd. Nr. 48)
- Beschluss zur Bewirtschaftung der Bewohnerparkgebiete 7 und 8 (BV 614/107/2026/1)

Die Voraussetzung für die Parkraumbewirtschaftung im Allgemeinen ist ein erheblicher Parkdruck, die Bewirtschaftung selbst kann im Mischprinzip (wie im Parkraumpilotprojekt) oder im Trennprinzip (Bewohnerparkgebiete 1-5 und 10) erfolgen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Im Folgenden sind die Fragen der GRÜNE/GL-Fraktion mit der jeweiligen Antwort der Verwaltung zu finden:

1. In welchen weiteren Parkraumgebieten empfiehlt die Verwaltung eine Parkraumbewirtschaftung auszuweiten?

- **Innenstadt (Bewohnerparkgebiete 1 bis 5):**
 - **sind bereits vollständig bewirtschaftet**
 - Ausweitung der Maßnahmen des Pilotprojekts „Parkraumkonzept Bohlenplatz“ wurde am 16.06.2026 beschlossen. Kern des Pilotprojektes ist eine einheitliche Parkregelung, kürzere Parkdauer für gebührenpflichtiges Parken, die Einführung zusätzlicher Lieferzonen, sowie eine bessere Nutzung der vorhandenen Stellplätze.
 - Zusätzliche Einnahmen werden nicht erwartet und sind auch nicht Ziel der Maßnahme.
- **Bewohnerparkgebiete 7 und 8:**
 - Flächendeckende gebührenpflichtige Bewirtschaftung als Mischparkgebiete.
 - Aufgrund des hohen Parkdrucks durch die angrenzende Innenstadt bzw. das Berufsschulzentrum wird diese Bewirtschaftung fachlich als sinnvoll angesehen.
 - Die Maßnahme ist zudem Bestandteil des Haushaltskonsolidierungskonzepts.
 - Für Gebiet 7 wurde die Umsetzung bereits beschlossen; Gebiet 8 soll zu einem späteren Zeitpunkt folgen.
- **Bewohnerparkgebiete 6 und 9:**
 - Eine flächendeckende Bewirtschaftung wird derzeit nicht empfohlen.
 - Gründe sind insbesondere:
 - weniger externe Ziele und damit geringere Einnahmepotenziale
 - vergleichsweise hoher Anteil des Parkdrucks durch die eigenen Bewohner
 - voraussichtlich nicht ausreichende Einnahmen zur Finanzierung der erforderlichen Parkscheinautomaten
 - Eine zusätzliche rein gebührenpflichtige Bewirtschaftung bisher freier Stellplätze wird wegen der Belastung für die Bewohner ebenfalls nicht empfohlen.
- **Bewohnerparkgebiet 10:**
 - Ist bereits vollständig bewirtschaftet
 - Keine Umstellung von Wechseelparken zu Mischparken geplant bzw. fachlich an dieser Stelle sinnvoll

2. Mit welchem Zeitplan plant die Verwaltung aktuell die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung der unter 1. genannten Gebiete?

- **Innenstadt:** kurzfristige Umsetzung der vollständigen Ausweitung derzeit nicht möglich, da
 - zusätzliche Investitionen und Beschilderungen erforderlich wären,
 - keine Mehreinnahmen zu erwarten sind,
 - höhere Kosten (Parkscheinautomaten und Beschilderung) zu erwarten sind und
 - die erforderlichen personellen und finanziellen Mittel fehlen.
- **Lieferzonen:** Umsetzung in absehbarer Zeit möglich, da sie sich positiv auf die

Verkehrssicherheit auswirkt.

- **Bewohnerparkgebiet 7:** Umsetzung des Mischparkens im Jahr **2027**.
- **Bewohnerparkgebiet 8:** Umsetzung im Laufe des Jahres **2028**.
- **Bewohnerparkgebiete 6 und 9:** anschließend grundsätzlich möglich.

3. Welche Voraussetzungen bräuchte die Verwaltung, dass alle genannten Gebiete in 2027 umgesetzt werden, um eine möglichst gleichzeitige Einführung zu gewährleisten und mögliche Verdrängungseffekte in Nachbargebiete zu minimieren?

- Für eine Umsetzung aller Maßnahmen im Jahr 2027 wären bei den Ämtern 61 und 66 **erheblich mehr Personal und finanzielle Mittel** erforderlich.
- Mögliche Verdrängungseffekte außerhalb der Innenstadt sind derzeit schwer abzuschätzen.
- Die Verwaltung hält deshalb eine **schrittweise Umsetzung** für sinnvoll, um auf Verdrängungseffekte reagieren und Konzepte gegebenenfalls anpassen zu können.
- Eine gleichzeitige Umsetzung aller genannten Gebiete im Jahr 2027 ist aus Sicht der Verwaltung **nicht möglich**.

4. Mit welchen jährlichen Mehreinnahmen kann in etwa in Summe (grobe Schätzung ausreichend) gerechnet werden, wenn alle genannten Gebiete umgesetzt werden?

- **Bewohnerparkgebiete 1 bis 5:** kaum Mehreinnahmen zu erwarten, da die Stellplätze bereits weitgehend bewirtschaftet sind.
- **Bewohnerparkgebiet 7:** rund **450.000 Euro jährlich**.
- **Bewohnerparkgebiet 8:** derzeit noch keine Schätzung.
- **Bewohnerparkgebiete 6 und 9:** derzeit keine Aussage zu möglichen Einnahmen aufgrund fehlender Kapazitäten. Einnahmen in nennenswerter Höhe sind nicht zu erwarten, da der Parkdruck hauptsächlich durch die Bewohner entsteht.
- **Bewohnerparkgebiet 10:** Keine Mehreinnahmen, da bereits vollständig bewirtschaftet

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Aufgrund der finanziellen und personellen Situation der Stadt Erlangen wird eine schnellere Umsetzung als in den vorherigen Beschlüssen beschrieben nicht möglich sein.

Eine über die bestehenden Beschlüsse hinausgehende flächendeckende gebührenpflichtige Bewirtschaftung der Bewohnerparkgebiete 6 und 9 wird von der Verwaltung derzeit nicht empfohlen.

Grundsätzlich ist auch eine Ausdehnung der Bewohnerparkgebiete mittelfristig denkbar mit o. g. Bewirtschaftung. Personell und finanziell ist derzeit aber nur die o. g. Vorgehensweise realistisch.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☐ ja, positiv*
- ☐ ja, negativ*
- ☒ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
- ☐ nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☒ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
 bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 – Anfrage Parkraumbewirtschaftung – GRÜNEGL-Fraktion

Anlage 2 – Übersichtsplan Bewohnerparkgebiete

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/397/2026

Gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Maßnahmenprogramm

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Gutachten	
Bildungsausschuss	15.10.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Stadtrat	29.10.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

41, 66, Orts- und Stadtteilbeiräte

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Stand und Planungen Fußverkehr [Fußwegenetz Innenstadt und Tennenlohe]	613/226/2023	25.04.2023 UVPa / UVPB	MzK	Zur Kenntnis genommen
Vergabe eines Fußverkehrskonzeptes für die Gesamtstadt	613/241/2023	25./27.07.2023 UVPa / UVPB / Stadtrat	Beschluss	einstimmig angenommen
Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken	613/345/2025	03.02.2026 UVPa / UVPB	Einbringung	Zur Kenntnis genommen
Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken	613/345/2025/1	14.04.2026 UVPa / UVPB	Beschluss	Einstimmig angenommen
Fußverkehrskonzept: Gesamtstädtisches Fußverkehrsnetz	613/374/2026	14.04.2026 UVPa / UVPB	Beschluss	Einstimmig angenommen
Weiterentwicklung der AG Rad in eine AG Nahmobilität	613/377/2026/1	22./24.09.2026 UVPa / UVPB / Stadtrat	Beschluss	Mit Änderungen/einstimmig angenommen

I. Antrag

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss beschließt:

1. Den Gesamtbericht zum Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt Erlangen als fachliche Grundlage für die künftige Fußverkehrsförderung sowie für die Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in allen Planungs-, Bau- und Verkehrsvorhaben der Stadt (siehe Anlage 1).
2. Die vier im Konzept beschriebenen Umsetzungsprogramme und die daraus abgeleiteten 40 priorisierten Startmaßnahmen aus den 13 Teilgebieten (Kap. 9.3 und siehe Anlage 2) als

Grundlage für die schrittweise Umsetzung ab 2027. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt verfügbarer Haushaltsmittel und der vorhandenen Personalkapazitäten im jeweiligen Haushaltsjahr. Begonnen wird mit dem Programm „Sicher zur Schule“ und dabei mit Maßnahmen der höchsten Dringlichkeitsstufe (Verkehrssicherheit).

3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Schaffung einer zusätzlichen Stelle bei Amt 66 zur Umsetzung der Maßnahmen des Fußverkehrskonzepts vorzubereiten und dem Haupt-, Finanz- und Personalausschuss (HFPa) zur Entscheidung vorzulegen.
4. Die Verwaltung berichtet dem UVPa erstmals zum Evaluationshorizont 2030, danach im dreijährigen Turnus, über den Umsetzungsstand und die Zielerreichung. Dabei werden auch die umzusetzenden Maßnahmen für den kommenden Turnus auf Basis der Maßnahmenprogramme der 13 Teilkonzepte festgelegt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Das in den letzten zwei Jahren erarbeitete Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt schafft erstmals eine systematische, gesamtstädtische Grundlage für die Förderung des Zufußgehens in Erlangen. Mit dieser wird der Fußverkehr als zentraler Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität gestärkt.

Das Fußverkehrskonzept baut auf dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan (VEP) 2030 auf, in dessen Rahmen bereits Qualitätsstandards für den Fußverkehr formuliert und auf die Stadtteile Innenstadt und Tennenlohe angewendet wurden. Dies wurde nun gesamtstädtisch weiterverfolgt und vertieft.

Im Rahmen eines zweijährigen Planungsprozesses mit umfassenden Analysen, Begehungen und intensiver Bürger- und Fachbeteiligung wurde ein Netz für den Alltagsfußverkehr entwickelt, das eine flächendeckende Erschließung wichtiger Ziele für den Fußverkehr im gesamten Stadtgebiet gewährleistet. Das Netz gliedert sich in Haupt- und Nebennetz sowie Verbindungsstrecken. Das nun vorliegende Maßnahmenkonzept dient dazu, Defizite in der vorhandenen Infrastruktur auszugleichen und die notwendigen Standards im Netz - entsprechend der Netzkategorie - herzustellen.

Das Fußverkehrskonzept enthält zum einen den **gesamtstädtischen strategischen Handlungsansatz (vorliegendes Konzept) - siehe Anlage 1**, der einen übergreifenden Rahmen bildet und künftig als Leitlinie für das Verwaltungshandeln dienen soll. Zweite Säule des Konzepts bilden die **13 Teilgebietsbe-richte** auf feinerer Maßstabsebene. Diese umfassen alle Erlanger Stadt- und Ortsteile und werden damit den Belangen des nahraumorientierten Fußverkehrs gerecht. Sie werden bis Ende 2026 auf der städtischen Homepage zur Verfügung gestellt (www.erlangen.de/zufuss).

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine **integrierte Planungsaufgabe**, da nicht nur die Verkehrsinfrastruktur, sondern auch u.a. eine nahraumorientierte Stadtentwicklung, durchlässige Quartiersstrukturen, eine gute Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sowie ansprechend gestaltete, klimaangepasste Straßenräume eine wichtige Rolle spielen.

Erstmals werden im Konzept sogenannte Flanier Routen definiert, auf die dies in besonderem Maße zutrifft (siehe Anlage 3).

Wichtigen Bestandteil der Konzepterstellung bildet die **Öffentlichkeits- und Fachbeteiligung**. Verschiedene Formate wurden umgesetzt, um unterschiedliche Interessens- und Bevölkerungsgruppen einzubinden. Die sehr große Resonanz der zu Beginn des Prozesses durchgeführten Online-Beteiligung zur Fußverkehrssituation verdeutlicht den Stellenwert des Zufußgehens in Erlangen. In zwei Sitzungen des

Forums Mobilität wurden Politik, Beiräte und Interessensgruppen erfolgreich eingebunden. Mit Fußverkehrs-Checks und weiteren, in allen Teilgebieten durchgeführten Beteiligungsformaten wurden die Menschen vor Ort mit ihrer Alltagsexpertise beteiligt.

Inhaltlicher Schwerpunkt des Konzeptes bildet die Verbesserung der **Verkehrssicherheit** für den Fußverkehr. Die Analysen des Gutachtens zeigen, dass insbesondere das Überqueren von Fahrbahnen sowie Konflikte mit dem Radverkehr zentrale Risikofaktoren für Zufußgehende in Erlangen sind. Das Konzept verfolgt hier eine klare Haltung zur Vermeidung von Unfällen im Sinne der bundesweit gültigen „Vision Zero“ und setzt auf die gezielte Entschärfung von typischen Gefahrenstellen u.a. durch Ausbau von Querungsanlagen sowie verstärkte Trennung von Fuß- und Radverkehr (siehe hierzu II.2.). Auf Schulwege und das Schulumfeld wurde im Konzept ein besonderes Augenmerk gelegt. Kinder sind die vulnerabelste Gruppe im Verkehrsgeschehen und daher besonders schutzbedürftig. Sie sollten sicher und eigenständig am Verkehr teilnehmen können. Eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Umfeld von Schulen und Freizeiteinrichtungen, ist hierfür eine wesentliche Voraussetzung.

Als wichtige **Meilensteine** im Prozess des Fußverkehrskonzepts liegen jeweils Beschlüsse zum Fußverkehrsnetz und den entsprechenden Qualitätsstandards (613/374/2026) sowie der Handlungsanleitung zum Umgang mit dem Gehwegparken (613/345/2025/1) vor.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Das Konzept definiert zunächst einmal **einheitliche technische Qualitätsstandards** – etwa zu Mindestbreiten von Gehwegen oder zur Gestaltung von Querungsanlagen, die künftig bei allen Neu- und Umbauten im Straßenraum als fester Planungsmaßstab angewendet werden (siehe Beschluss 613/374/2026). Damit wird sichergestellt, dass sich die Bedingungen für den Fußverkehr nicht nur an einzelnen priorisierten Stellen, sondern schrittweise im gesamten Stadtgebiet verbessern.

Um die Situation für den Fußverkehr strategisch und gezielt zu verbessern, bündelt das Handlungskonzept die notwendigen Maßnahmen in **vier thematischen Umsetzungsprogrammen**. Jedes Programm enthält sowohl kurzfristige Sofortmaßnahmen als auch bauliche Maßnahmen, die mittel- bis langfristig geplant und umgesetzt werden, sowie dauerhafte Instandhaltungs- und Kontrollaufgaben. Maßnahmen können dabei mehreren Programmen zugeordnet sein.

Sicher zur Schule: Im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten sollen gezielt verkehrsberuhigende und -beschränkende Maßnahmen – etwa zusätzliche Querungshilfen, freie Sichtachsen, temporäre oder dauerhafte Beschränkungen für den Kfz-Verkehr – umgesetzt werden, um die Sicherheit für diese vulnerable Zielgruppe zu erhöhen.

Dieses Programm wird für die Umsetzung priorisiert.

Sicheres und barrierefreies Queren: Dieses Programm bündelt Maßnahmen zugunsten sicherer Überquerungsmöglichkeiten an Fahrbahnen, u.a. durch Neubau oder Nachrüstung (z.B. Fußgängerüberweg, Mittelinsel, Gehwegvorstreckung) an wichtigen Verbindungsachsen, an stark frequentierten Orten, wie ÖPNV-Haltestellen, an sozialen Einrichtungen/Schulen und an Sport- und Freizeiteinrichtungen. Hierzu gehört auch die Prüfung von möglichen kürzeren Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie eine bessere Erkennbarkeit von Querungsstellen für den motorisierten Verkehr.

Sichere und barrierefreie Nutzung vorhandener Gehwege: Hier geht es darum, bereits vorhandene Gehwegflächen tatsächlich für den Fußverkehr nutzbar zu machen – etwa durch Freihaltung von falsch parkenden Fahrzeugen oder zugelassenem Gehwegparken (siehe Beschluss 613/345/2025/1), durch eine separate Führung des Radverkehrs, sowie durch verlässliche Reinigung und Winterdienst. Nicht zuletzt sind hier auch die Freihaltung von Grünüberwuchs und die Instandhaltung der Gehwegoberflächen als Daueraufgaben der Verwaltung zu nennen.

Lückenschlüsse und angemessene Gehwegbreiten: Dieses Programm widmet sich Abschnitten, in denen Gehwege fehlen, zu schmal sind oder das Fußverkehrsnetz unterbrochen ist. Ziel ist die Bereitstellung

einer hochwertigen, entsprechend den geltenden gesetzlichen Vorgaben und Regelwerken gestalteten Fußwegeinfrastruktur in Erlangen.

Priorisierung von Maßnahmen für die Umsetzung

Als Einstieg zur Umsetzung wurden aus den insgesamt 13 untersuchten Teilgebieten Einzelmaßnahmen mit hoher Dringlichkeit und Wirkung ausgewählt, den vier Programmen zugeordnet und nach Dringlichkeit abgestuft: 15 Maßnahmen mit höchster Dringlichkeit (Verkehrssicherheit), 18 mit sehr hoher und 7 mit hoher Dringlichkeit. Beispiele aus der höchsten Dringlichkeitsstufe bzw. Schulwegsicherheit sind die Querungen Bunsenstraße/ Äußere Tennenloher Straße (Bruck), die Kreuzung Pestalozzistraße/Hertleinstraße/ Jäckelstraße (Anger und Rathenau) und die Querung Wetterkreuz Höhe Am Weichselgarten (Tennenlohe). Die vollständige Liste ist dem Konzept (Kap. 9.3.4 f. sowie Anlage 2) zu entnehmen. Konkrete Maßnahmensteckbriefe sind ebenfalls im Gutachten als Anhang 2 enthalten.

Maßnahmen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit unaufschiebbar sind (siehe §69 GO), sollen dabei vorrangig umgesetzt werden. Beispiele hierfür sind Verbesserungen auf stark frequentierten Schulwegen oder im direkten Schulumfeld sowie gefährliche Straßenquerungen an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen in mehreren Stadt- und Ortsteilen.

Angesichts der angespannten städtischen Haushaltslage können die Maßnahmen nicht auf einen Schlag, sondern nur schrittweise und in Abhängigkeit von den jeweils **verfügbaren Mitteln** umgesetzt werden. Das Konzept selbst gibt daher bewusst keine pauschale Gesamtkostensumme vor, sondern versteht sich als Orientierungs- und Priorisierungsrahmen: Maßnahmenpakete sind vor ihrer Umsetzung fachlich zu prüfen und im jeweiligen Haushaltsjahr zu veranschlagen, wobei sicherheitsrelevante Maßnahmen vorrangig behandelt werden.

Die Verwaltung setzt mit Blick auf die kritische städtische Haushaltslage außerdem auf kostengünstige Low-Budget-Maßnahmen, um zeitnah Verbesserungen im Stadtgebiet zu erzielen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Umsetzung ist als wiederkehrender Prozess angelegt, nicht als einmaliges Bauprogramm: Für mehrjährige Umsetzungszeiträume (beispielhaft 2027–2029) werden aus den 13 Teilgebichtsberichten jeweils neue Startmaßnahmen ausgewählt und den vier Programmen zugeordnet. Die Fußverkehrsförderung bleibt damit dauerhaft Teil der städtischen Planung.

Da die Umsetzung des Konzeptes zahlreiche Fachbereiche berührt – u. a. Mobilitätsplanung, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbau, Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Klimaschutz und Stadtgrün –, ist eine ämterübergreifende Koordination notwendig, insbesondere um Synergien mit ohnehin geplanten Tiefbaumaßnahmen (z. B. Fahrbahnsanierungen, Leitungsarbeiten) zu nutzen und Doppelplanungen zu vermeiden.

Für die weiterführende Planung, die Koordinierung, Projektvorbereitung und die Umsetzung benötigt das Tiefbauamt zusätzliches Personal: Aktuell ist gesamtstädtisch nur eine Stelle mit Fußverkehrsbelangen befasst (Amt 61, strategische Planung); **eine operative Umsetzungskapazität im Tiefbauamt besteht noch nicht**. Das Konzept weist auf diesen Bedarf ausdrücklich hin. Zu den Aufgaben der neuen Stelle zählen die Vorbereitung der jährlichen Haushaltsanmeldungen, die Abstimmung mit anderen Ämtern sowie die Planung, Ausführung und Überwachung der Baumaßnahme.

Die Zielerreichung wird über das im Konzept festgelegte Indikatorensystem überwacht; eine erste turnusmäßige Bewertung ist für 2030 vorgesehen.

Künftig ist die Integration von Fußverkehrsthemen als eigener Schwerpunkt in der AG Nahmobilität vorgesehen (siehe Stadtratsbeschluss 613/377/2026/1 am 24.09.2026), um weiterhin eine intensive

Beteiligung wichtiger Gruppen (u.a. Behindertenverbände, Schulvertretern, Fuss e.V.) und der Verwaltung bei der Konzeptumsetzung sicherzustellen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☒ ja, positiv*
☐ ja, negativ*
☐ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
☒ nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☒ sind nicht vorhanden: nahezu keine Umsetzung von Maßnahmen aus dem Konzept möglich ohne finanzielle und personelle Aufstockung des operativen Bereichs bei Amt 66, siehe I.3.; ausgenommen sind ohnehin anstehende Sanierungsarbeiten.

Anlagen:

Anlage 1: Abschlussbericht Fußverkehrskonzept Gesamtstadt

Anlage 2: Maßnahmenpriorisierung und Programme für die Gesamtstadt 2027-2029

Anlage 3: Gesamtstädtisches Netz inklusive Flaniererrouten

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/394/2026

RSV Erlangen-Herzogenaurach, hier: Vorplanung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Beschluss	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, 31, 23, EBE, EB77, Inklusionsbeauftragte, ZV StUB
Stadt Herzogenaurach
20 z.K.

StBR Anger, StBR Bruck, OBR Frauenaurach, OBR Kriegenbrunn jeweils zur Info

I. Antrag

1. Die Vorplanung der Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach wird beschlossen.
2. Der Aufnahme der nächsten Planungsstufe 2 (HOAI-Leistungsphase 3) und der dazugehörigen Gutachten wird zugestimmt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Nach Zusage der Förderung durch den Bund gemäß der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 (Förderquote 75 %) wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung für die Radschnellverbindung (RSV) zwischen Erlangen und Herzogenaurach aufzunehmen. Nach der erfolgreichen Vergabe der Planungsleistungen wurde im 1. Quartal 2024 mit der Planungsstufe 1, welche die Leistungsphasen 1 und 2 gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) beinhaltet, begonnen.

Ziel der ersten Planungsstufe ist es, in einer Variantenuntersuchung die Vorzugstrasse anhand klarer Kriterien zu definieren und das grundlegende Planungskonzept zu erstellen. Die Variantenuntersuchung fokussiert sich dabei auf kleinräumige Varianten, da mit der Machbarkeitsstudie „Radschnellverbindungen Nürnberg, Fürth, Erlangen, Herzogenaurach, Schwabach und umgebende Landkreise“ von 2017 bereits großräumige Varianten untersucht und Vorzugstrassen definiert wurden. Das Planungskonzept fußt auf dem aktuellen Stand der Technik, den gültigen Rechtsvorschriften sowie den Vorgaben der Förderrichtlinie.

Die folgenden Ausführungen erläutern die zentralen Planungsergebnisse, die mit den Lageplänen in zeichnerischer Form zum Beschluss vorliegen (siehe Anlage 1).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Variantenbewertung und Findung der Vorzugstrasse

Der 11,5 km lange Trassenkorridor wurde zu Beginn in 22 Abschnitte unterteilt. Innerhalb dieser Abschnitte wurden dann bis zu drei Varianten vertieft untersucht, die in Anlage 2 kartographisch dargestellt sind. Die Analyse wurde anschließend in eine umfassende Bewertungsmatrix überführt und bewertet (siehe Anlage 3). In den drei Themenschwerpunkten Infrastruktur und Verkehr, Umwelt sowie Bau- und Kostenaufwand wurden 20 Bewertungskriterien bewertet und flossen in das Gesamtbewertungsergebnis ein. Zusätzlich wurde auf die Unterscheidung der Lage in Stadtraum und Naturraum Rücksicht genommen.

Im Gesamtergebnis wurde so eine Vorzugstrasse definiert. Diese sieht die Führung wie folgt vor:

- Beginn an der Gleisunterführung parallel der Werner-von-Siemens-Straße
- Michael-Vogel-Straße
- Brucker Radweg
- Am Brucker Bahnhof
- Wladimirstraße
- Radwegbrücke über A 73
- Gleisparalleler Weg zwischen Birkenstraße und Fürther Straße
- Landwirtschaftlicher Weg am Fuß des Bahndamms
- Radwegbrücke über Kraftwerkstraße und Main-Donau-Kanal
- Bahnhofsgelände Frauenaarach
- Slyvaniastraße, Hüttendorfer Straße
- Londoner Straße, Wallensteinstraße, Gustav-Adolf-Straße, Kriegenbrunner Straße
- Landwirtschaftlicher Weg parallel der ehemaligen Aurachtalbahn (inkl. Bieberweg und Vacher Straße) bis Galgenhofer Straße
- Ende am Knoten Hans-Maier-Straße/Galgenhofer Straße

Auf einige Planungsergebnisse soll hier, aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Planung im Detail eingegangen werden. Grafische Darstellungen sind Anlage 4 zu entnehmen.

Erstens wurden die Endpunkte der ursprünglichen Trasse um einige Meter zurückversetzt.

Der Erlanger Endpunkt wurde vom Knoten Werner-von-Siemens-Straße/Nürnberger Straße um ca. 260 m zurückverlegt und liegt nun am östlichen Ende der Gleisunterquerung. Um die Nägelsbachstraße mit ausreichendem Standard zu queren wäre ein zusätzliches Brückenbauwerk auf der Südseite der Werner-von-Siemens-Straße nötig, da das nordseitige Bauwerk nicht weiter verbreitert werden kann. Aufgrund des potentiell nötigen Eingriffs in den ebenfalls von der StUB beplanten Knoten Werner-von-Siemens-Straße/Nürnberger Straße wird hier die Planung zurückgestellt, bis die StUB-Planung für diesen Bereich abgeschlossen ist. Sollte unter Berücksichtigung der StUB-Planung keine RSV-taugliche Querung hergestellt werden können, soll der Anschluss der RSV an die Innenstadt aufgefächert werden, d.h. auf mehrere Routen mit geringerem Ausbaustandard (vorzugsweise als Radvorrangroute (RVR)) ausgewichen werden.

Der Endpunkt in Herzogenaurach wurde vom Knoten Hans-Maier-Straße/Bahnhofstraße zum Knoten Hans-Maier-Straße/Galgenhofer Straße zurückverlegt (ca. 500 m), da unter Berücksichtigung der StUB-Trasse und des Gewässerschutzes im Überflutungsberiecht der Mittleren Aurach ein Ausbau auf RSV-Standard schwierig ist. Das Ende wird ebenfalls aufgefächert und über verschiedene Routen an das Radverkehrsnetz der Stadt Herzogenaurach angebunden.

Zweitens der Knoten Felix-Klein-Straße/Am Brucker Bahnhof. Die Einbindung des Brucker Radwegs in den Knoten ist aufgrund der seitlich versetzten Lage zur Straße Am Brucker Bahnhof sowie der

vorhandenen Busbeschleunigung weder planerisch trivial noch nutzerseitig intuitiv verständlich. Die planerische Vorzugsvariante wäre die Einbindung des Brucker Radwegs als echter Knotenarm, der bis zur Einfahrt des hinter dem Autohaus liegenden Grundstücks als Fahrradstraße mit „Anlieger frei“ geführt würde. Da hierzu jedoch in die Zufahrt und Parkplatzfläche des Autohauses eingegriffen werden müsste, wurde eine Variante erarbeitet, die ohne Eingriff in die privaten Zufahrten umgesetzt werden kann.

Drittens die Überquerung der Kraftwerkstraße und des Main-Donau-Kanals. Um einen eigenständigen Brückenneubau zu vermeiden, wurde die Möglichkeit einer Verlagerung der RSV-Trasse auf die vorhandenen Brücken der Sylvaniastraße geprüft. Dazu würde die südliche Fahrspur als zwei-Richtungs-Radweg genutzt, während eine Engstellensignalisierung den Kfz-Verkehr auf der nördlichen Fahrspur regeln würde (d.h. beide Fahrtrichtungen würden ampelgesteuert abwechselnd dieselbe Fahrspur nutzen). Hierzu wurden zwei HBS-Berechnung durchgeführt, die eine prinzipielle Machbarkeit bestätigen, die mittlere Wartezeit für den Kfz-Verkehr betrüge in der Spitzenstunde knapp 42 Sekunden. Da die Lösung mittels Engstellensignalisierung von Straßenverkehrsbehörde und Anwohnern abgelehnt wird sieht der aktuelle Planstand weiterhin die Lösung mittels Brückenneubau vor, die in der Wertungsmatrix aufgrund der Bau- und Unterhaltskosten sowie dem Eingriff in den Naturraum schlechter abschneidet.

Viertens bestehen rechtliche Widersprüche zwischen einer straßenrechtlich zu widmenden Radverbindung und einer eisenbahnrechtlichen Widmung. In den Bereichen, in denen zwar in das gewidmete Flurstück, aber nicht in den Gleisbereich eingegriffen wird (v.a. Verbreiterung des Brucker Radwegs & des bahnparallelen Wegs östlich der Fürther Straße), ist nach erster Stellungnahme der DB eine Lösung möglich.

Im Abschnitt Frauenaarach-Kriegenbrunn müsste nach gegenwärtiger Rechtslage jedoch die stillgelegte Aurachtalbahn erst förmlich entwidmet werden, was jedoch aufgrund der Verfahrenslängen nicht innerhalb des Förderzeitraums realistisch und zudem nicht Ziel der Verwaltung ist, um langfristig die Option zur Reaktivierung der Bahntrasse weiterhin offen zu halten. Die ursprünglich geplante Lösung mit einem im Falle einer Reaktivierung rück- bzw. umbaupflichtigen Weg ist aufgrund straßen- und eisenbahnrechtlicher Schwierigkeiten damit so nicht umsetzbar. Aus diesem Grund wurde eine Alternativroute entlang der Sylvaniastraße/Hüttendorfer Straße und durch Kriegenbrunn geplant, die Ergebnisse der Untersuchung sind als Anlage 5 angehängt. Westlich der Kriegenbrunner Straße ist kein Eingriff in den Gleisbereich nötig. Eingriffe in das Bahnflurstück werden soweit möglich ebenfalls minimiert.

In Abstimmung mit dem OBR Kriegenbrunn ist die Führung auf der ehemaligen Aurachtalbahn jedoch weiterhin die Vorzugstrasse. Bei möglichen Änderungen in der Rechtslage im Planungszeitraum soll die Planung daher auf diese zurückgeführt werden. Vor der baulichen Umsetzung soll zudem erneut geprüft werden, ob eine Nutzung der ehemaligen Bahntrasse möglich geworden ist.

Planungskonzept der Vorplanung

Fokus Radverkehr

Aufbauend auf die damit festgelegte Vorzugsvariante wurde ein durchgehendes Planungskonzept erarbeitet, das zusätzlich zur folgenden textlichen Ausführung den Lageplänen entnommen werden kann (Anlage 1).

Die RSV beginnt mit der bereits auf RSV-Standard ausgebauten Gleisunterführung und biegt am Zentralfriedhof in südlicher Richtung auf die Michael-Vogel-Straße ein. Die bestehende Fahrradstraße wird um den nördlichen Abschnitt (von der Fließbachstraße zum Schnittpunkt mit dem Radweg nördlich des Friedhofs) erweitert. Die Fahrradstraße Michael-Vogel-Straße wird entsprechend des städtischen „Leitfadens für Fahrradstraßen“ umgestaltet. Der Brucker Radweg wird mittels einer Stützmauer in Richtung der Bahngleise verbreitert. Im Abschnitt Am Brucker Bahnhof bis Wladimirstraße wird die RSV als Fahrradstraße geführt. An der Einmündung des Remarwegs wird die Trasse über einen Kreisverkehr von der Fahrbahn getrennt und quert als eigenständiger Radweg die

Tennenloher Straße. Die bestehende, aber deutlich zu schmale Fuß-/Radwegebrücke über die A 73 wird mit einem Ersatzneubau ersetzt, der neben der Gleisbrücke auf den Birkenweg trifft. Zwischen Birkenweg und Fürther Straße wird der Weg analog zum Brucker Radweg mittels einer Stützmauer in Richtung Gleise verbreitert. Die Querung der Fürther Straße wird aus Gründen der Verkehrssicherheit mit einer LSA geregelt.

Die RSV erhält eine eigene Regnitzquerung, die im Wiesengrund auf den auszubauenden landwirtschaftlichen Weg trifft. Nach der Wiesengrundquerung wird ein straßenbegleitender Radweg mit eigenen Brückenbauwerken auf der Südseite der Sylvaniastraße geschaffen. Eine neue Querungshilfe auf der Kanal-Westseite erleichtert die Anbindung an den Kanalbetriebsweg (Trasse des künftigen Metropolradwegs Nürnberg-Bamberg). Nach einem kurzen Abschnitt als Fahrradstraße über das Bahnhofsgelände in Frauenaarach quert die RSV-Trasse die Sylvaniastraße im Bereich des ehemaligen Bahnübergangs und setzt sich erneut als straßenbegleitender Radweg entlang der Sylvania- und Hüttendorfer Straße bis zum Ortseingang Kriegenbrunn fort. Durch Kriegenbrunn wird die RSV über die Londoner, Wallenstein- und Gustav-Adolf-Straße als Fahrradstraße geführt. Am ehemaligen Bahnübergang in der Kriegenbrunner Straße setzt sich die Trasse auf dem auszubauenden landwirtschaftlichen Weg fort. Nach der Stadtgrenze geht der Weg in den Bieberweg in Niederndorf über, der als Fahrradstraße umgestaltet wird. An der Vacher Straße besteht ein Anschluss an die vom Staatlichen Bauamt Nürnberg geplante Radverbindung Niederndorf-Vach. Im Anschluss setzt sich der Ausbau des landwirtschaftlichen Weges an Hauptendorf vorbei bis zum Endpunkt am Knoten Hans-Maier-Straße/Galgenhofer Straße am Schaeffler-Osttor fort.

Fokus Fußverkehr

Gemäß den anerkannten Regeln der Technik ist entlang der RSV der Fußverkehr getrennt zu führen. Eine gemeinsame Führung ist nur außerorts und bei entsprechend schwacher Fußverkehrsfrequenz zulässig. Innerorts wird der Fußverkehr prinzipiell auf den bestehenden Gehwegen geführt. Wo möglich wird eine Verbreiterung des Gehweges eingeplant, um die notwendige sichere Führung herzustellen. Besonders Schulwege finden bei der Planung Berücksichtigung. Schwachstellen im Fußverkehrsnetz können durch die Planung der RSV optimiert werden. Somit sind zu Fuß Gehende als schwächste Verkehrsteilnehmer ebenfalls Profiteure der RSV-Planung.

Der Ausbau des bereits im Bestand sehr stark von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden frequentierten Brucker Radwegs gehört durch die höhere Breite und klare Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr zu den Teilprojekten mit dem größten Mehrwert für den Fußverkehr. Selbiges gilt für den (allerdings etwas weniger frequentierten) gleisparallelen Weg zwischen Birkenweg und Fürther Straße. Weitere Projekte mit deutlichem Mehrwert für den Fußverkehr sind der Neubau einer Regnitzbrücke für den Radverkehr, wodurch die bestehende barrierefreie Rampe ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten bleibt, sowie der Neubau der Brücken über Main-Donau-Kanal und Kraftwerkstraße, durch die sich auch die Fußverkehrsverbindung von Frauenaarach in den Wiesengrund verbessert. Auch der Ausbau der landwirtschaftlichen Wege im Wiesengrund und Aurachtal hat positive Auswirkungen auf den Fußverkehr, da auch hier eine Entflechtung vom Radverkehr vorgesehen ist. Zudem wird auch der Begegnungsverkehr mit dem hier zugelassenen landwirtschaftlichen Verkehr sicherer, da mehr Platz zum Ausweichen vorhanden ist.

Fokus ÖPNV

Durch die direkte Anbindung des S-Bahnhofs Erlangen-Bruck verbessert sich insbesondere für Frauenaarach, Kriegenbrunn und den Südwesten Brucks die intermodale Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr. Langfristig wird zudem eine mögliche Reaktivierung der Aurachtalbahn durch die Freihaltung der weiterhin gewidmeten Bahnflächen offengehalten.

Im Bereich der Straße Am Brucker Bahnhof besteht einerseits eine gute Anbindung an eine wichtige Haltestelle des Busnetzes, andererseits ergeben sich durch die Einbindung der RSV in den dortigen Knoten gegebenenfalls Einschränkungen für die bestehende ÖPNV-Beschleunigung in der Signalisierung. Diese muss in den anstehenden Planungsphasen weiter optimiert werden.

Fokus fließender und parkender Kfz-Verkehr

Der fließende Kfz-Verkehr wird entlang der RSV weiter wie im Bestand geführt. Anpassungen gibt es an Stellen, wo sie zur Erhöhung der Sicherheit und der Qualität der RSV sowie zur Erfüllung der Richtlinienkonformität notwendig sind. Durch geeignete Infrastruktur sollen Durchgangs- oder Schleichverkehre auf den Teilen der RSV ausgeschlossen werden, in der eine Mischnutzung mittels Fahrradstraße geplant wird. Dies bietet darüber hinaus den Vorteil, dass neben dem Radverkehr, auch die Haupt- und Durchgangs-Kfz-Verkehre auf den für diese Nutzung zur Verfügung stehenden Straßen gebündelt und Anwohner von Verkehrslärm entlastet werden. Die Erreichbarkeit für den Quell- und Zielverkehr ist weiterhin gegeben.

In der Michael-Vogel-Straße soll die zuletzt mit BV 613/172/2022 beschlossene Einrichtungsführung für den Kfz-Verkehr umgesetzt werden, was gemeinsam mit einer Reduktion des Fahrbahnrandparkens eine besser einsehbare und damit sicherere Straße bewirkt. In Bereichen mit neu anzuordnenden Fahrradstraßen (vor allem Kriegenbrunn) ist ebenfalls zu prüfen, ob bisher mögliches Parken am Fahrbahnrand entfallen muss. Durch die Anlage eines Kreisverkehrs an der Einmündung Remarweg/Wladimirstraße und die Trennung der RSV von der Wladimirstraße westlich davon muss eine geringe Anzahl an Stellplätzen in den Senkrechtparkbuchten entfallen.

Fokus landwirtschaftlicher Verkehr

Durch den Ausbau der landwirtschaftlichen Wege im Wiesengrund sowie entlang der Aurach entstehen auch für den landwirtschaftlichen Verkehr Vorteile, da durch die erhöhte Breite der Begegnungsfall mit Radfahrenden sicherer abzuwickeln ist. Bei einem Regelausbau auf volle 6 m Breite (4m Radweg, 2m Gehweg) ist zudem auch ohne weiteres der Begegnungsfall zwischen zwei landwirtschaftlichen Fahrzeugen möglich.

Fokus Umwelt

In der Planung der RSV wird aktiv darauf geachtet, unnötige Versiegelungen zu vermeiden und Chancen der Entsiegelung zu ergreifen. Wo möglich, werden Baumneupflanzungen eingeplant. Nichtsdestotrotz handelt es sich um eine Ausbauplanung, die daher auch mit einer zusätzlichen Flächenversiegelung und im unvermeidbaren Ausnahmefall auch mit Baumfällungen einher geht. Beides geschieht gemäß Planungsrecht nur im Einklang mit dem Umweltgutachten, das parallel und in Abstimmung mit der vorliegenden Planung erstellt wird.

Entsiegelungspotential besteht hierbei vorrangig auf dem Bahnhofsvorplatz Frauenaaurach, wo im Zuge der Neuanlage des Weges auch bestehende, aber nicht mehr benötigte Asphaltflächen entfernt werden können. An der Kreuzung Michael-Vogel-Straße/Fließbachstraße besteht durch die Umliegung des Parkplatzes die Möglichkeit, diesen stellenweise zu entsiegeln und zu begrünen.

Zudem wurde eine Nachhaltigkeitsbewertung des Gesamtprojekts (Trasse Erlangen-Herzogenaurach und Erlangen-Nürnberg) durchgeführt, aus der sich weitere Handlungsempfehlungen ergaben. Diese werden soweit technisch und wirtschaftlich möglich berücksichtigt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das vorliegende Planungskonzept wurde im Vorfeld mit den entsprechend zu beteiligenden Dienststellen abgestimmt. Die Stellungnahmen, deren Inhalt sich auf den jetzigen Planungsstand bezogen, wurden bereits berücksichtigt. Alle weiteren Anmerkungen werden in der nächsten Planungsphase bearbeitet. Die Vorzugstrasse und das Planungskonzept wurden am 21.11.2024 in der AG Rad den Teilnehmenden vorgestellt. Die Öffentlichkeit wurde über Präsentationen in der öffentlichen Sitzung des Stadtteilbeirats Anger/Bruck am 25.03.2025, im Ortsbeirat Kriegenbrunn am 19.03.2025 und im Ortsbeirat Frauenaaurach/Neuses am 26.03.2025 über die Vorzugstrasse und das Planungskonzept informiert. Die Herzogenauracher Öffentlichkeit wurde bei der Sitzung des dortigen Planungs- und Umweltausschusses am 08.04.2025 informiert. Vorschläge aus den Veranstaltungen zur kleinräumigen Trassenführung konnten noch in die Variantenuntersuchung aufgenommen und bewertet

werden. Rückmeldungen zum Planungskonzept wurden geprüft und bestmöglich berücksichtigt. Im September und Oktober 2025 wurden die fortgeschrittenen Planungen erneut mittels mehrstündiger Infostände und Befahrungen der Öffentlichkeit vorgestellt und weitere Anregungen aufgenommen (Erlangen Zentrum (Infostand auf dem Mobilitätstag am Rathaus) am 17.09.2025; Herzogenaurach (nur Befahrung) am 29.09.2025; Anger/Bruck am 01.10.2025; Kriegenbrunn/Frauenaurach am 15.10.2025).

Mit Aufnahme der nächsten Planungsstufe wird auf Grundlage der Vorplanung bis voraussichtlich zum 2. Quartal 2028 der Entwurf erarbeitet und die dazugehörigen Gutachten erstellt (unter anderem Sicherheitsaudit, Kampfmittelvorerkundung, Baugrundgutachten). Im Zuge dieser Phase wird geplant, die Trasse mit der interessierten Öffentlichkeit erneut zu begehen oder zu befahren, um die Planungen im Detail erläutern zu können.

Die Abstimmung mit dem ZV StUB (Projektüberschneidungen im Stadtgebiet Herzogenaurach) und der Stadt Herzogenaurach werden fortgeführt. Zudem steht die Verwaltung im Austausch mit der zuständigen Planfeststellungsbehörde, der Regierung von Mittelfranken, um das geeignete Verfahren zur Baurechtsschaffung zu fixieren.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass eine Umsetzung auf eisenbahnrechtlich gewidmeten Flurstücken nur nach vorangehender Freistellung des betreffenden Grundstücks beziehungsweise Grundstücksteils von Bahnbetriebszwecken möglich ist. Im Vorfeld sind die Planungseingriffe daher zwischen mit der Deutschen Bahn abzustimmen sowie die entsprechenden Anträge auf Freistellung beim Eisenbahnbundesamt in Nürnberg zu stellen. Dies stellt eine zwingende Voraussetzung dar, um die spätere Durchführung des Grunderwerbes rechtssicher und erfolgreich gewährleisten zu können.

Um auch außerhalb von Veranstaltungen über den Planungsstand und Fragen rund um die Rad-schnellverbindungen in Erlangen informieren zu können, wurde die städtische Website um relevante Informationen ergänzt. Diese können unter dem Link www.erlangen.de/radschnellweg erreicht werden.

Die Verwaltung weist ausdrücklich darauf hin, dass die Aufnahme der nächsten Planungsstufe nur vorbehaltlich der gegebenen Finanzierung stattfinden kann. Dafür müssen die Haushaltsmittel für 2027 ff wie beantragt zur Verfügung stehen. Eine Verzögerung der Planung und Beauftragung der nächsten Stufe gefährdet das Projektziel auf mehreren Ebenen (siehe BV 613/310/2024) sowie die Zuschussfähigkeit mit einer Förderquote von 75 %.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☒ *ja, positiv: Förderung des Radverkehrs und indirekt des Fußverkehrs als nachhaltige Mobilitätsformen*
- ☒ *ja, negativ*: Die Umsetzung ist mit baulichen Aktivitäten verbunden, welche nicht ohne entsprechenden Ressourceneinsatz möglich sind.*
- ☐ *nein*

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☒ *ja*: Mögliche Einstellung des Projektes mit allen negativen Konsequenzen auf Finanzen und Mobilitätsplanung.*

- ☒ *nein*: Um mehr Menschen für eine nachhaltige Mobilitätsform wie das Radfahren zu gewinnen, braucht es die dafür notwendige Infrastruktur als Pullfaktor. Diese denkt möglichst alle Menschen mit ihren individuellen Fähigkeiten mit und ermöglicht ein attraktives, direktes sowie zügiges und vor allen Dingen sicheres Fahrradfahren.*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	ca. 380.000 €	bei IPNr.: 541.862
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen	Rückflüsse durch Förderung (75 %) & anteilige Übernahme der Stadt Herzogenaurach (30 % nach Abzug Förderung) i.H.v. ca. 314.000 €	

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
- ☒ sind vorhanden auf IvP-Nr. 541.862 bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- ☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:

- Anlage 1 – Lagepläne
- Anlage 2 – Übersichtskarte
- Anlage 3 – Bewertungsmatrix
- Anlage 4 – Darstellungen Planungsfokusse
- Anlage 5 – Ergänzungsbericht: Umfahrung der Aurachtalbahn im Abschnitt Frauenaurach – Kriegenbrunn

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VII/31

Verantwortliche/r:

Vorlagennummer:
31/316/2026

Konzeptionelle Weiterentwicklung des Lenkungsreis Klima-Aufbruch

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Stadtrat	24.09.2026	Ö	Beschluss	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Gutachten	
Stadtrat	29.10.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

OBM, Ref. I, Ref. II, Ref. VI, Ref. VII, Ref. VIII, ESTW, GEWOBAU

I. Antrag

Der Lenkungsreis „Klima-Aufbruch“ wird inhaltlich sowie personell aktualisiert und weiterentwickelt.

Der Lenkungsreis agiert als Kontroll- und Steuerungsgremium für die Umsetzung des Klima-Aufbruchs.

Neu dazu kommen die Leitungen des Referates für Digitalisierung, Sport, Brand- und Katastrophenschutz, des Referats für Wirtschaft und Finanzen und des Referats für Schulen und Pflege öffentlicher Raum, sowie die GEWOBAU. Der Stadtrat stellt zukünftig sechs Personen als Mitglieder. Bis zu drei weitere Plätze werden an Fachexpert*innen vergeben.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Lenkungsreis wurde 2021 gegründet, um die Erstellung des Fahrplans Klima-Aufbruch zu begleiten (31/088/2021). Seit der Fertigstellung des Maßnahmenkatalogs wird der Lenkungsreis zur schnelleren und effektiveren Umsetzung des Klima-Aufbruchs weitergeführt (31/163/2022). Die Tragweite der Aufgabe erfordert äußerste Dynamik, Schnelligkeit, Flexibilität und Umsetzungskraft. Die derzeitige Klimaerwärmung wird primär vom Menschen verursacht. Die Auswirkungen des Klimawandels betreffen alle Erlanger*innen und verursachen irreversible Schäden. Die Mitglieder des Lenkungsreises nehmen ihre Verantwortung wahr, die Bürger*innen vor negativen Klimawandel-Auswirkungen schützen und die Stadt Erlangen positiv und zukunftsfähig weiterzuentwickeln.

2. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Konzeptionelle Weiterentwicklung

Um der Aufgabe vollumfänglich gerecht zu werden, wird der Lenkungsreis zukünftig auch als

Kontrollgremium für die Umsetzung des „Klima-Aufbruchs“ agieren. Dazu wird regelmäßig von allen Maßnahmenverantwortlichen über den Umsetzungsstand berichtet. Der Lenkungskreis empfiehlt Maßnahmen, um Umsetzungshemmnisse abzubauen und die Umsetzungsgeschwindigkeit erhöhen, und bringt die Vorschläge in den entsprechenden Gremien ein. Die Orientierung am CO₂-Restbudget zur Einhaltung der 1,75°C-Grenze sowie die Maßnahmen des Fahrplans Klima-Aufbruch und des Klimaanpassungskonzepts sind der Maßstab des Handelns.

Personelle Aktualisierung

Durch die Neustrukturierung der Referate ist eine Aktualisierung der Mitglieder erforderlich.

Der Vorsitz des Lenkungskreises wird durch den Oberbürgermeister der Stadt Erlangen übernommen, die Vertretung durch die Leitung des Referates für Umwelt und Klimaschutz. Weitere ständige Mitglieder sind die 2. Bürgermeisterin und Leitung des Referates für Digitalisierung, Sport, Brand- und Katastrophenschutz) (neu), sowie der 3. Bürgermeister und Leitung des Referats für Schulen und Pflege öffentlicher Raum (neu) sowie die Leitung des Referats für Wirtschaft und Finanzen (neu). Bestehen bleibt die Leitung des Referats für Planen und Bauen. Die Geschäftsführung übernimmt Amt 31/SG5 Umwelt- und Klimaplanung.

Zudem sind Vertreter*innen der städtischen Töchter ESTW und GEWOBAU (neu) Teil des Lenkungskreises.

Der Stadtrat stellt 6 Vertreter*innen. Die Fraktionen und Gruppen des Stadtrates werden - analog zu den Ausschüssen - gemäß ihren Vorschlägen nach dem Verhältnis ihrer Stärke im Stadtrat vertreten (analog zu § 9 Abs. 2 der Geschäftsordnung der Stadt Erlangen).

Zukünftig werden bis zu 3 Fachexpert*innen aus verschiedenen Fachbereichen am Lenkungskreis teilnehmen. Diese sind noch zu bestimmen.

Bei Bedarf werden weitere Referatsleitungen, externe Expert*innen, Vertretungen stadtgesellschaftlicher Organisationen, des Nachhaltigkeitsbeirates, städtischer Arbeitsgruppen oder Stakeholder aus Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung und Zivilgesellschaft geladen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☒ | <i>ja, positiv*</i> |
| ☐ | <i>ja, negativ*</i> |
| ☐ | <i>nein</i> |

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- | | |
|--------------------------|--------------|
| ☐ | <i>ja*</i> |
| ☐ | <i>nein*</i> |

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel



werden nicht benötigt



sind vorhanden auf IvP-Nr.

bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk



sind nicht vorhanden

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Stadtrat am 24.09.2026

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Grille beantragt die Anzahl der Vertreter*innen des Stadtrates zu verändern. Die Vorlage sieht vor, dass 6 Vertreter*innen aus dem Stadtrat kommen. Da die Berechnung nach Hare/Niemayer erfolgt, benachteiligt dies die kleinen Parteien und Gruppierungen.

Frau Grille stellt daher den Antrag einen Vertreter*innen pro Fraktion / Gruppierung zu berücksichtigen.

Herr Stadtrat Dr. Dees sieht hier noch Klärungsbedarf und bittet um Vertagung der Beschlussvorlage. Hierüber besteht Einverständnis.

Zunächst soll erneut über die Zusammensetzung des Lenkungskreis Klima-Aufbruch gesprochen werden. Die weitere Behandlung erfolgt dann zunächst im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss und anschließend erneut im Erlanger Stadtrat.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Volleth
Vorsitzende/r

Behringer
Schriftführer/in

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang